- POLSKI PILOT... AUTOMATYCZNY
- SZEF MONTAŻU RWD
- NOTAR – ŚMIGŁOWIEC PRZYSZŁOŚCI?
- ORZEŁ NAD WYSPAMI

SKRZYDLATA POLSKA SP 34

PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

26–08–1990 ● CENA 2000 zł (2022)

Zdjęcie: ANDRZEJ PAWLISZEWSKI

Kpt. pil. Janusz Centka z PLL LOT lata znakomicie nie tylko na Boeingach 767, ale także na szybowcach. Patrz str. 4–5: REKONESANS w MINDEN

Z LOTU PO KRAJU

WIADOMOŚCI OGÓLNOLOTNICZE

● 2 sierpnia br. w Warszawie podsekretarz stanu w Ministerstwie Łączności Stanisław Szuder i dyrektor regionalny Międzynarodowej Organizacji Satelitarnej (INTELSAT) do spraw Europy rozmawiali o przyjęciu Polski do tej organizacji. Przewiduje się, że jesienią br. może być podpisana umowa międzypaństwowa w tej sprawie. Przystąpienie Polski do INTELSAT-u oznaczałoby, że nasz kraj mógłby korzystać z pomocy technologicznej, szkoleniowej, usług komputerowych oraz mieć udział w zyskach tej organizacji. INTELSAT jest właścicielem globalnego systemu satelitarnego, obsługującego 2/3 międzynarodowego systemu telekomunikacyjnego.

● Nocą 15 sierpnia 1944 rozbił się Halifax ze 148 Dywizjonu Bombowego RAF, lecący z pomocą walczącej Warszawie. 1 sierpnia 1990 w Warszawie przy ul. Miodowej, w 46 rocznicę wybuchu powstania warszawskiego, odsłonięto tablicę pamiątkową, poświęconą brytyjskim lotnikom. Obecni byli m. in. brytyjscy lotnicy, którzy latali z pomocą Warszawie, Richard C. Samways i Keneth A. Bedford, powstańcy warszawscy i harcerze. Tablicę odsłonił przewodniczący Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa Stanisław Broniewski-Orsza, w czasie wojny naczelnik „Szarych Szeregów". Prezydent m. st. Warszawy Stanisław Wyganowski wręczył przewodniczącemu brytyjskiego klubu „Warszawa 44" Krzyże Powstania Warszawskiego 1944, przyznane pośmiertnie tym, którzy zginęli nad Warszawą. Byli to: Robert S. Darling, Peter M. Roots, Roland R. E. Hartog i Thomas Law. Takie odznaczenie otrzymał również dowódca załogi, który przeżył katastrofę, Maurice L. Casey.

● Do 1 października br. trwać będzie wystawa „Historia Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku", zorganizowana w Muzeum Ziemi Puckiej w Pucku.

WOJSKO

● Z inicjatywy Dowództwa Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej odbyło się 30 lipca br. w Warszawie spotkanie z okazji 50 rocznicy Bitwy o Wielką Brytanię. Wzięło w nim udział ośmiu pilotów myśliwskich, którzy uczestniczyli w tej historycznej bitwie. Obszerniej o spotkaniu napiszemy wkrótce.

● 2 Brandenburska Dywizja Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego i 6 Pułk Lotnictwa Myśliwsko-Obronnego w Pile udzieliły bezinteresownej pomocy Towarzystwu Przyjaciół Dzieci w Pile. Pomoc polegała na przetransportowaniu kilkudziesięciu ton darów w postaci żywności i innych środków dla dzieci specjalnej troski.

TRANSPORT

● Od 6 sierpnia br. obowiązują nowe taryfy na podróże samolotami PLL LOT między Warszawą a Berlinem i z powrotem. Najwyższa — 116 USD, najniższa — 69 USD, przeliczane na złotówki po aktualnym kursie bankowym.

SPORT — AEROKLUBY

● Z Holandii wróciła ekipa balonowa Aeroklubu Białostockiego. Startując w Międzynarodowych Zawodach Balonów na Ogrzane Powietrze w Joure, w dniach 1—5 sierpnia br., załoga dowodzona przez Jerzego Czerniawskiego zajęła 2 miejsce, zdobywając 3 389 pkt. Polacy startowali na balonie SP-BYC „Białystok". Wygrał Hiszpan Carlos Llado Costa — 3 887 pkt, a trzecie miejsce zajął Amerykanin W. Spreadbury — 3 282 pkt. Startowało 40 balonów z 9 państw. Rozegrano 4 konkurencje.

● Janusz Kasperek zajął 2 miejsce w międzynarodowych mistrzostwach Danii w akrobacji samolotowej. Startowało 24 pilotów z CSRF, Danii, Holandii, Polski, Szwecji i Wielkiej Brytanii. Zwyciężył Czechosłowak P. Cico.

● W lipcu br. w Aeroklubie Pomorskim w Toruniu odbył się szybowcowo-spadochronowy obóz lotniczy. Koszt pobytu na obozie wynosił milion złotych od osoby. Opłata dla uczestników obozu — 350 tys. zł. Resztę pokryli sponsorzy, głównie Kuratorium Oświaty i Wychowania oraz Sąd Rejonowy. Komendantem obozu był Stefan Mrozowicz, szefem wyszkolenia Edmund Janowski, a instruktorami — Henryk Koprowicz i Andrzej Pawlicki.

MODELARSTWO

● W 13 klubach-modelarniach lotniczych na terenie województwa leszczyńskiego, zarejestrowanych w Aeroklubie Leszczyńskim, zrzeszonych jest 32 seniorów, 21 juniorów (uczniowie szkół średnich) i 150 młodzików (uczniowie szkół podstawowych). Modelarnią wiodącą jest Ośrodek Modelarstwa Lotniczego przy Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Patronami leszczyńskich i okolicznych modelarzy są Kuratorium Oświaty i Wychowania, spółdzielczość mieszkaniowa, szczególnie spółdzielnia Przylesie i ZHP.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

● NA STARCIE MODELARSKICH MISTRZOSTW ŚWIATA MAKIET W WARSZAWIE ● WOKÓŁ WRZEŚNIA 1939 ● KIEDY ŚWIĘTO LOTNICTWA? ● SPOTKANIE LOTNIKÓW BITWY O WIELKĄ BRYTANIĘ ● BRACTWO SZYBOWCOWE ● 100 km NA SPADOCHRONIE SKRZYDŁOWYM ● SKŁADANIE ŚMIGŁOWCA ● OSTATNI RAZ W CRANFIELD ● KOLEKCJA SP: An-26

WOJSKOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

Z RFN powróciła reprezentacja Wojska Polskiego, która w drugiej połowie lipca br. w Altenstadt wzięła udział, po raz pierwszy, w XX Mistrzostwach Świata Spadochroniarzy Wojskowych. Startowało 27 zespołów męskich i 5 kobiecych. Oprócz Polaków, w mistrzostwach wojskowych spadochroniarzy po raz pierwszy udział wzięli także reprezentanci armii czechosłowackiej, węgierskiej i radzieckiej. W praktyce w Altenstadt wystartowała... cała czołówka światowa.

Kierownictwo ekipy polskiej stanowili ppłk Stanisław Kuźniar i mjr Ryszard Olszowy, a w jej skład wchodzili zawodnicy: Marian Bobowski i Marcin Bielecki z WKS Wawel, Marek Tarczykowski z WKS Zawisza oraz Wojciech Białobrocki i Mariusz Puchała z WKS Grunwald.

Dobra organizacja i sprzyjająca pogoda sprawiły, że rozegrano wszystkie przewidziane programem konkurencje w skokach klasycznych i akrobacji zespołowej. Poziom sportowy mistrzostw był bardzo wysoki. Dominowali Francuzi, którzy aktualnie należą do najlepszych na świecie. W jednym ze skoków na akrobację indywidualną Francuz Lauer uzyskał rezultat lepszy od rekordu świata — 5,56 s.

Polacy najlepiej spisali się w skokach grupowych na celność lądowania, w których przegrali brązowy medal z Włochami zaledwie o 1 cm. W indywidualnych skokach na celność lądowania Bobowski zajął 13 miejsce na 130 sklasyfikowanych zawodników. W łącznej, nieoficjalnej klasyfikacji zawodów nasz zespół zajął 8 miejsce.

Gospodarze chętnie wymieniali doświadczenia ze szkolenia i działań powietrzno-desantowych z zawodnikami CSRF, Polski, Węgier i ZSRR. Członkowie naszej ekipy otrzymali miano Żołnierzy Wojsk Powietrzno-Desantowych i Transportu Powietrznego Bundeswehry.

Naszej ekipie szczególnie podobało się zabezpieczenie imprezy w aparaturę elektroniczną najwyższej klasy oraz śmigłowce CH-53, zabierające 30 osób i UH-1 — 10 osób.

Na zakończenie mistrzostw 150 spadochroniarzy wszystkich ekip oraz 80 żołnierzy Bundeswehry wykonało wspólny „skok narodów", będący symbolem pokojowej współpracy i przyjaźni. Podczas uroczystego zakończenia mistrzostw ekipa polska podobnie jak Czechosłowacy, Rosjanie i Węgrzy została zaproszona do udziału w przyszłorocznych mistrzostwach tego rodzaju, które odbędą się we Włoszech.

Wyniki XX Mistrzostw Świata Spadochroniarzy Wojskowych i rezultaty reprezentantów Wojska Polskiego:

skoki na celność lądowania — 1. Abdulla (Zjednoczone Emiraty Arabskie) — 0,01 m; 2. Husemann (RFN) — 0,02 m; 3. Alic (Austria) — 0,02 m; Polacy: Bobowski — 0,02 m, Tarczykowski — 0,06 m, Bielecki — 0,14 m, Białobrocki — 0,24 m, Puchała — 0,38 m.

akrobacja indywidualna — 1. Lauer — 17,91 s; 2. Bernachot — 19,24 s; 3. Lubbe (wszyscy Francja) — 19,38 s. Polacy: Bielecki — 22,82 s; Białobrocki — 23,87 s; Tarczykowski — 24,26 s; Puchała — 24,28 s; Bobowski — 24,67 s.

grupowe skoki na celność lądowania — 1. ZSRR — 0,15 m; 2. CSRF — 0,16 m; 3. Włochy — 0,24 m; 4. Polska — 0,25 m.

Klasyfikacja zespołowa — 1. Francja, 2. ZSRR, 3. CSRF, 4. RFN, 5. USA, 6. Węgry, 7. Szwajcaria, 8. Polska.

ZAWODY ŁÓDZKIE

W dniach 25—29 lipca br. odbyły się w Aeroklubie Łódzkim VII Ogólnopolskie Zawody Samolotowe w Lataniu Precyzyjnym. Udział wzięło 29 zawodników z 13 aeroklubów regionalnych, na Wilgach i Zlinach.

Rozegrano trzy konkurencje: dwie nawigacyjne i lądowa. Pierwszą (24 znaki i obiekty) wygrał Marian Wieczorek z Aeroklubu Krakowskiego — 21 pkt. przed Michalskim — 36 pkt. i Nyczem — 44 pkt. Natomiast drugą (25 znaków i obiektów) — Darocha — 18 pkt. przed Michalskim — 30 pkt. i Chrząszczem — 36 pkt. Po dwóch konkurencjach nawigacyjnych prowadził brązowy medalista mistrzostw świata Michalski. O zwycięstwie w zawodach zdecydowała konkurencja lądowań, którą wygrał Darocha — 8 pkt. przed Chrząszczem — 14 pkt. i Michalskim — 20 pkt. Tak więc również w Łodzi mistrz świata Janusz Darocha potwierdził wysoką formę. Wicemistrz świata Skalik był szósty.

Wyniki VII OZSwLP Łódź'90: 1. Janusz Darocha (A. Częstochowski) — 76 pkt.; 2. Ryszard Michalski (A. Łódzki) — 86 pkt.; 3. Zbigniew Chrząszcz (A. Wrocławski) — 126 pkt.; 4. Wacław Nycz (A. Rzeszowski) — 130 pkt.; 5. Wacław Wieczorek (A. Krakowski) — 139 pkt.; 6. Włodzimierz Skalik (A. Częstochowski) — 142 pkt.; 7. Marek Kachaniak (A. Rzeszowski) — 145 pkt.; 8. Jan Gruszecki (A. Podkarpacki w Krośnie) — 170 pkt.; 9. Sławomir Własiuk (A. Lubelski) — 230 pkt.; 10. Dariusz Lewek (A. Rzeszowski) — 240 pkt.

SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

W Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu w dniach 30 lipca — 4 sierpnia br. odbyły się XXXIV Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Startowało 56 zawodników, w tym 6 kobiet. I tym razem dominowali spadochroniarze wojskowi.

Skoki na celność lądowania (zawodnicy wykonali po 10 skoków) wygrał Białobrocki — 0,05 m przed Cabanem — 0,06 m, Bieleckim — 0,10 m, Grzegorzem Świeradem z WKS Wawel i Adamem Oskrobą z WKS Zawisza — obaj po 0,12 m oraz Sławomirem Rybackim z WKS Zawisza — 0,15 m. Najlepsza z kobiet Anita Dąbrowska z A. Ziemi Zamojskiej zajęła 22 miejsce, rezultatem 0,25 m.

W akrobacji spadochronowej (po 4 skoki) najlepszy okazał się Guzik, z łącznym czasem 30,37 s. Następne miejsca zajęli: 2. Skóra — 31,19 s, 3. Puchała — 31,27 s, 4. Bielecki — 31,78 s, 5. Ireneusz Zalewski (WKS Wawel) — 31,87 s, 6. Marian Bobowski (WKS Wawel) — 32,46 s. Najlepszą z kobiet była Pączkowska, która zajęła 11 miejsce — 35,14 s.

Wyniki łączne: 1. Marcin Bielecki (WKS Wawel) — 7 pkt, 2. Wojciech Białobrocki (WKS Grunwald) — 9 pkt, 3. Wiesław Guzik (WKS Wawel) — 10 pkt, 4. Mariusz Puchała (WKS Grunwald) — 10 pkt, 5. Marek Fotyga (WKS Zawisza) — 19 pkt, 6. Zdzisław Caban (WKS Śląsk) — 20 pkt. Najlepsza z pań Krystyna Pączkowska (WKS Śląsk) zajęła 25 miejsce, mając 47 pkt.

Skoki grupowe na celność lądowania (po 8 skoków) wygrał WKS Wawel — 0,18 m przed WKS Grunwald — 0,38 m i WKS Zawisza — 0,47 m. Taka sama kolejność była w klasyfikacji zespołowej.

W oddzielnej klasyfikacji juniorów, których łącznie było 23, bezkonkurencyjny był Marcin Bielecki (wychowanek Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej), który tym samym zdobył podwójne mistrzostwo Polski, seniorów i juniorów. W skokach na celność lądowania za Bieleckim był Zych — 0,21 m w 8 skokach i Dąbrowska — 0,25 m. Natomiast w akrobacji — Piotr Augustyniak z A. Ziemi Lubuskiej — 26,59 s (w 3 skokach) i Świerad — 27,08 s. W dwuboju na 2 miejscu uplasował się Jacek Zych z A. Podkarpackiego w Krośnie, a na trzecim — Mikołaj Marczyk z WKS Wawel II.

POWRÓT DO BEZMIECHOWEJ

W niedzielę, 5 sierpnia 1990, na terenie byłej Szkoły Szybowcowej w Bezmiechowej odbyły się uroczystości zorganizowane przez Bractwo Podwójnej Mewy — Stowarzyszenie Lotnicze. Wzięło w nich udział ok. 4 tysiące osób przybyłych z całej Polski. Uroczystości otworzyła Polowa Msza Św. celebrowana przez kapelana szybowników o. Dominika Orczykowskiego. Po mszy wykonane zostały pierwsze po przeszło 40 latach loty szybowców po starcie z lin gumowych. Historyczny pierwszy lot wykonał instruktor z Nowego Targu St. Suchodolski, drugi natomiast weteran bezmiechowskiego szybowiska z 1936, przybyły z USA Kazimierz Dudzik. Lot odbył się w towarzystwie Jerzego Kędzierskiego z BPM-SL na szybowcu PW-3 Bakcyl, łącząc symbolicznie teraźniejszość z tradycją.

W popołudniowym spotkaniu prowadzonym przez szefa Bractwa Tomasza Hypkiego wzięli udział także prezes Aeroklubu Polskiego Henryk Sienkiewicz, przedstawiciele miejscowych władz administracyjnych, piloci dawnej Bezmiechowej, konstruktor Gapy i Bakcyla Roman Świtkiewicz oraz liczna publiczność. Dzień zakończyło ognisko na zboczu Słonnego, przy którym rozmawiano o planach związanych z przyszłością szybowiska.

Powrót do Bezmiechowej nie ograniczył się do jednodniowej uroczystości — stanowiła ona jedynie początek 3-tygodniowego obozu Bractwa Podwójnej Mewy, którego uczestników szkoli się tak jak to dawniej bywało — metodą jednosterową z użyciem lin gumowych.

LOTY WYCIECZKOWE

Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych Aeropol Oddział w Grudziądzu zarabia na siebie m. in. lotami turystyczno-widokowymi. Samolot An-2 i śmigłowiec Mi-2 zaczęły wozić uczestników giełd towarowych, wczasowiczów odpoczywających w rejonie Zatoki Puckiej, a nawet chętnych do lotów do bardziej odległych miejscowości w kraju. Jak oświadczył kpt. pilot Jerzy Matuła oraz mechanik pokładowy An-2 SP-TVN, w roku bieżącym latali z pasażerami w Grudziądzu, Bydgoszczy i Iławie, a w Kwidzyniu z chętnymi, zebranymi na wielkim festynie przedwyborczym. Ostatnio latali z wczasowiczami w Jastarni.

W Łebie natomiast podobne usługi ku zadowoleniu wczasowiczów świadczy śmigłowiec Aeropolu Mi-2 SP-STC, pilotowany przez Jana Majewskiego i Jarosława Grzybowskiego. O jego dobry stan techniczny dbają mechanicy Bogusław Podlaski i Janusz Radziminski.

JERZY OSTROWSKI

Na zdjęciu autora: samolot An-2 Aeropolu na lotnisku polowym w Juracie czekający na komplet pasażerów.

KONFERENCJA PRASOWA W AEROKLUBIE POLSKIM

W piątek 31 sierpnia br. o 11:00 w Biurze Zarządu Aeroklubu Polskiego w Warszawie, przy ul. Krakowskie Przedmieście 55, odbędzie się konferencja prasowa. Jej tematem będą XI Mistrzostwa Świata w Modelarstwie Lotniczym w kategorii makiet na uwięzi, które mają się odbyć w dniach od 2 do 9 września br. na lotnisku Babice, przy ul. Księżycowej 1.

Dziennikarze uczestniczący w konferencji otrzymają szczegółowe informacje o imprezie a także foldery i zaproszenia, umożliwiające bezpłatny wstęp na teren mistrzostw.

„LETECTVI + KOSMONAUTIKA" ZA „SKRZYDLATĄ POLSKĘ"

W związku z trudnościami nabycia naszego tygodnika w Czechosłowacji „Skrzydlata Polska" oraz „Letectvi + kosmonautika" proponują czytelnikom Polski i CSRF wymianę indywidualną tych czasopism. Niewykluczone są inne zasady wymiany — do uzgodnienia w bezpośredniej korespondencji między zainteresowanymi. Chętni do takiej wymiany mogą nadsyłać swoje adresy do jednej lub drugiej redakcji: **„Skrzydlata Polska" — 00-373 Warszawa 1, ul. Nowy Świat 24/2** lub **„Letectvi + kosmonautika" — Jungmannova 24, 113 66 Praha 1, CSRF.**

Podobną wymianę proponujemy czytelnikom z innych państw. Adresy prosimy przesyłać do naszej redakcji. Opublikujemy je w Klubie Iskra (na str. 14). Odzew czytelników w kraju — bardzo prawdopodobny. Adresy czytelników zainteresowanych wymianą polsko-czechosłowacką, przesłane do „Skrzydlatej Polski", przesłaliśmy do Letectvi + kosmonautika".

PRZYJMUJEMY OGŁOSZENIA

W redakcji SP przyjmujemy do druku płatne ogłoszenia reklamowe oraz towarzyskie, również korespondencyjnie. Wystarczy opłacić koszt ogłoszenia (najlepiej w PKO, wtedy nie ma dodatkowych opłat manipulacyjnych) i nadesłać tekst pod naszym adresem. Bliższe informacje na str. 14.

Przy dużej skuteczności ogłoszeń, nasze ceny są konkurencyjne!

Za naszym pośrednictwem szybko dotrzesz do środowiska lotniczego!

SPRZEDAJEMY „SKRZYDLATĄ POLSKĘ"

W naszej redakcji — **Warszawa, ul. Nowy Świat 24 m. 2, I p.** — sprzedajemy zaległe numery „Skrzydlatej Polski". Zapraszamy zainteresowanych w godzinach 9—15.

● **USA.** W stoczni Newport News (stan Wirginia) 21 lipca br. spuszczono na wodę szósty lotniskowiec o napędzie nuklearnym klasy Nimitz, który otrzymał nazwę „George Washington". Lotniskowiec, którego budowa pochłonęła 3 mld USD, może wziąć na pokład 6-tysięczną załogę, 85 samolotów oraz rozwinąć prędkość 30 węzłów.

● **WIELKA BRYTANIA.** Minister obrony King oświadczył 25 lipca br., że w odpowiedzi na pokojowe przemiany zachodzące w Europie, jego kraj zamierza do połowy lat dziewięćdziesiątych zredukować 20% swoich sił zbrojnych i zwolnić nie mniej niż 60 tysięcy żołnierzy. Przewiduje się — w ramach tych cięć — zredukowanie o połowę liczby żołnierzy brytyjskich stacjonujących w Niemczech i likwidację dwóch z czterech ulokowanych tam baz RAF.

● **IZRAEL.** Agencja Reutera poinformowała z Tel Awiwu, że w Izraelu są prowadzone doświadczenia z bezpilotowym śmigłowcem Hellstar, który zaprojektowano i wyprodukowano na zlecenie marynarki wojennej. Hellstary bazujące na okrętach będą przeznaczone do wykrywania i określania pozycji okrętów nieprzyjacielskich na otwartym morzu. Bezpilotowe śmigłowce zastąpią znajdujące się obecnie na wyposażeniu marynarki wojennej śmigłowce francuskie.

● **HOLANDIA.** W Hadze obradował Kongres Międzynarodowego Komitetu Badań Kosmicznych — COSPAR. Wzięła w niej udział także delegacja polska, która przedstawiła osiągnięcia Polski, m.in. w geodezji satelitarnej i fizyce kosmicznej. Podczas kongresu przedstawiono ostatnie osiągnięcia w badaniach kosmicznych i plany na najbliższe lata. W centrum zainteresowania jest misja Voyagera i badanie planety Neptun. Omawiano też ostatnią marsjańską misję Fobos, w której uczestniczyła również Polska. Wyprawa powiodła się częściowo, ale polski eksperyment — badanie fal plazmowych — dostarczył interesujących danych o zjawiskach w przestrzeni wokół Marsa. Wiele uwagi poświęcono planom dalszych badań Marsa — w tym misji Mars'94, w której przewidziano 3 polskie eksperymenty. Z dużym uznaniem spotkały się polskie badania z zakresu geodezji satelitarnej oraz fizyki kosmicznej związane z poznawaniem Układu Słonecznego, a także Ziemi. O obradach w Hadze poinformował prof. Janusz Ziemiński z Centrum Badań Kosmicznych PAN.

● **RFN.** Federalne Ministerstwo Obrony potwierdziło wiadomość, że 19 lipca br. rano samolot myśliwski zachodnioniemieckiej Luftwaffe Phantom, wykonujący lot ćwiczebny, zgubił nad miejscowością Schramberg w Szwarcwaldzie uzbrojony pocisk typu Sidewinder. Rakieta spadając na ziemię nie wyrządziła większych szkód. Po wielogodzinnej akcji poszukiwawczej, w której brało udział około 100 policjantów i żołnierzy, rakietę odnaleziono i zabezpieczono. Podjęto również decyzję o wstrzymaniu lotów samolotów wojskowych z pociskami Sidewinder.

● **FRANCJA.** Słynny piłkarz argentyński Diego Maradona przypomniał na łamach paryskiego „France Dimanche" kilkanaście swych przygód miłosnych spośród sześciuset, jakie zdarzyło mu się przeżyć. Były wśród nich również przygody w samolocie komunikacyjnym. Oto jedna z nich. Maradona często lata samolotami z Europy do Argentyny i z powrotem. Pewnego razu leciał z Buenos Aires do Barcelony w kabinie pierwszej klasy sam. U stewardesy zamówił najpierw szampana i kawior, a „na deser" zaproponował dziewczynie seks. Propozycja została przyjęta, a konsumpcja „desesu" miała miejsce na miękkich kocach, zwykle służących pasażerom do okrywania się.

● **USA.** Przewodniczący komisji sił zbrojnych Izby Reprezentantów Les Aspin wypowiedział się przeciwko budowie bombowców strategicznych B-2. Produkcja ich powinna być wstrzymana, zaś urządzenia wytwórcze zakonserwowane. Prace badawcze należy kontynuować i doprowadzić do końca — stwierdza oświadczenie Aspina, opublikowane w Waszyngtonie.

● **FRANCJA.** Przewoźnik lotniczy Euralair złożył jako pierwszy we Francji zamówienie u Airbus Industrie na dwa aerobusy typu A.321 oraz opcję na jeden samolot tego typu. Pierwszy A.321 chce Euralair otrzymać w 1995, ma on mieć 200 miejsc dla pasażerów, wszystkie w klasie ekonomicznej. Równocześnie zamówiono dwa samoloty A.330 z dostawą począwszy od 1994.

● **WĘGRY.** Biuro podróży Ibusz AG zakłada własne przedsiębiorstwo transportu lotniczego pod nazwą: Danube air z siedzibą w Budaörs. Kapitał zakładowy nowego węgierskiego przewoźnika lotniczego, który będzie ściśle współpracował z austriackim towarzystwem Vienair Polsterer, wynosi 7 mln forintów. Danube air ma charakter przewoźnika czarterowego, oferującego wynajmowanie odrzutowych samolotów 6—14-miejscowych oraz kilkumiejscowych śmigłowców amerykańskich do lotów krajowych i w Europie. Rozważa się także możliwość wynajęcia samolotu do lotów pozaeuropejskich. Samoloty i śmigłowce Danube air mają być gotowe do lotu w ciągu godziny od chwili złożenia zamówienia.

● **FINLANDIA.** Linie lotnicze Finnair zaczęły po 50 latach wykonywać swymi samolotami regularne loty do stolicy Estonii Tallina, do którego latają trzy razy w tygodniu, na przemian z radzieckim Aerofłotem. Dotychczasowe przewozy na trasie Helsinki—Tallin—Helsinki wskazują, że w najbliższym czasie wzrośnie prawdopodobnie częstotliwość lotów na tej trasie.

NAJWIĘKSZY PASAŻERSKI

Boeing 747-400 jest największym odrzutowcem pasażerskim na świecie oraz samolotem o największym zasięgu. Jego nowoczesne rozwiązania aerodynamiczne, strukturalne i materiałowe pozwalają komfortowo przewozić pasażerów i ładunki na trasach do 13 500 km, przy zużyciu paliwa mniejszym o 11—15% od poprzedniej wersji 300. Na zdjęciu: B.747-400 w barwach Lufthansy.

● **USA.** Piloci izraelskiego lotnictwa wojskowego rozpoczęli w miejscowości Fort Rucker szkolenie na śmigłowcach AH-64 Apache, które to typy maszyn spodziewane są w armii izraelskiej we wrześniu 1994.

● **ZSRR.** Moskiewski dziennik „Izwiestia" poinformował, że wojsko zamierza oddać państwu złoto i inne metale szlachetne wartości miliona rubli. W Armii Radzieckiej używa się tych kruszców do produkcji np. samolotów (jeden z typów radzieckich samolotów myśliwskich „zawiera" 512 g złota, 17 kg srebra i 69 g platyny). Obecna redukcja potencjału militarnego, związana z procesem rozbrojeniowym, pozwala na oddanie państwu drogocennych metali i innych wartościowych surowców.

● **FRANCJA.** Linie lotnicze Air Inter odwołały ok. 60 procent wszystkich rejsów, wyszczególnionych w rozkładzie lotów na piątek i sobotę (27—28 lipca br.). Przyczyną był strajk części personelu naziemnego, który domagał się podwyżki płac i poprawy warunków pracy. Kierownictwo Air Inter odmówiło spełnienia żądań personelu i zwróciło się do sądu, chociażby o spowodowanie odłożenia terminu akcji strajkowej. Sąd odrzucił wniosek dyrekcji Air Inter.

● **FINLANDIA.** Władze tego kraju wydały ZSRR radzieckiego porywacza, 20-letniego Olega Kozłowa, który 19 czerwca br. uprowadził do Helsinek samolot Aerofłotu.

● **WIELKA BRYTANIA.** Linie lotnicze British Airways zamówiły w lipcu br. 21 Boeingów 747-400 i zgłosiły opcję na dalszych 12 samolotów tego typu. Całe zamówienie, włączając w to części zamienne, ma wartość 6,4 mld USD. Wszystkie z zamówionych B.747-400 wyposażone będą w silniki Rolls Royce RB21-524G. Wraz z wcześniej zamówionymi samolotami British Airways będą miały łącznie 42 Boeingi 747-400, więcej niż jakikolwiek inny przewoźnik. We flocie tych linii znajdują się obecnie 52 samoloty B.747 w wersjach 100, 200 i 400. Komentując porozumienie z Boeingiem, prezes British Airways lord King powiedział m.in., że „to zamówienie, największe ze złożonych dotychczas przez linie, zapewni nam dostawy samolotów wystarczające do sprostowania rozwojowi naszych międzykontynentalnych połączeń w latach dziewięćdziesiątych i później".

● **USA.** Wraz z zamówieniem przez British Airways samolotów B.747-400 koncern Boeing ma zapewniony zbyt 335 B.747. Samoloty tej wersji używane są już przez 18 linii lotniczych na całym świecie. (Kon)

ZWYKŁY DZIEŃ
AmericanAirlines

Przeciętny dzień American Airlines oznacza 2 232 regularne rejsy i przewiezienie 200 381 pasażerów. W ciągu doby przeciętnie co około 20 sekund gdzieś na świecie startuje lub ląduje samolot American. Rocznie daje to ponad 814 tysięcy rejsów i ponad 73 miliony przewiezionych pasażerów.

Największym portem lotniczym American Airlines jest lotnisko Dallas/Fort Worth. Tu znajduje się 47 stanowisk AA dla dużych odrzutowców i 18 stanowisk American Eagle dla samolotów krótkiego zasięgu. W ciągu jednego dnia Dallas/Fort Worth obsługuje 415 rejsów AA i 121 rejsów American Eagle. Z tego portu lotniczego dotrzeć można samolotami bezpośrednio i w połączeniach tranzytowych do 3 256 miast na całym świecie. Dallas/Forth jest także bazą dla 182 spośród 514 samolotów odrzutowych Americas Airlines i tu zatrudnionych jest ponad 12 tysięcy pracowników AA. Inne wielkie porty lotnicze American w USA to Chicago (324 rejsy AA i 141 rejsów AE dziennie), Nashwille, Raileigh, San Jose i Miami.

Flota odrzutowców American składa się z Boeingów wszystkich typów (od małych 737 po największe 747), MDD Super 80, DC-10 wersji 10 i 30, aerobusów A.300-600R oraz BAe 146-200. W ciągu jednego dnia na pokładach tych samolotów podaje się 108 tysięcy posiłków, ładuje się i rozładowuje 140 tysięcy sztuk bagażu. American Airlines zamówiły u różnych producentów 249 nowych samolotów i zgłosiły opcje na 288 dalszych. Nowy samolot przybywa we flocie AA przeciętnie co 3 dni.

American Airlines zatrudniają 78 800 osób. Najliczniejszą grupę stanowią załogi pokładowe — ponad 15 tysięcy osób. Przeciętnego dnia zatrudnia się cztery nowe stewardessy. W obsłudze naziemnej samolotów AA pracuje prawie 24,5 tysiąca ludzi, pilotów jest ponad 8 tysięcy.

W ciągu jednego dnia American Airlines otrzymują 175 tysięcy telefonów w sprawie rezerwacji. Wszystkie sprawy biletowe nadzoduje SABRE, największa na świecie prywatna sieć komputerowa, obsługująca nie tylko AA ale także wiele innych linii lotniczych. System SABRE zainicjował wiele funkcji zaadaptowanych później przez inne systemy: np. rezerwacje hoteli i samochodów lub ustalanie taryfy i automatyczne obliczanie ceny biletu. Każdego dnia na ponad 100 000 monitorach — końcówkach SABRE pojawiają się dane dotyczące 666 linii lotniczych na całym świecie. W ciągu jednego dnia SABRE przetwarza 76,4 miliona informacji.

70-LECIE IWANA KOŻEDUBA

8 czerwca br. skończył 70 lat as myśliwski II wojny światowej, marszałek lotnictwa, pilot, trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, który w czasie wojny niemiecko-radzieckiej od marca 1943 do 1945 uczestniczył w 126 walkach powietrznych, zestrzelił 62 samoloty niemieckie. Od 1956 był na kierowniczych stanowiskach w Siłach Powietrznych ZSRR. Przewodniczył Federacji Sportu Lotniczego ZSRR, obecnie w stanie spoczynku. Mieszka w Moskwie.

JAN ZWIERZYŃSKI PISZE Z KANADY

BEZPIECZEŃSTWO LOTÓW

Amerykański magazyn turystyczny „New York Conde Nast Traveler", po 16-miesięcznych badaniach ogłosił dane o bezpieczeństwie lotów w ostatnich 20 latach. Fragmenty wyników podajemy za „The Toronto Star". Dane dotyczą tylko lotów regularnych, nie obejmują czarterów.

Canadian Airlines International Ltd. (CAI) znalazła się na piątym miejscu wśród najbezpieczniejszych linii lotniczych świata. Ta linia, mająca swą bazę w Calgary, jest jedynym wśród 31 przewoźników kanadyjskich, który nie odnotował ofiar śmiertelnych wśród swych pasażerów w latach 1969—1988. Air Canada)AC) — największy przewoźnik kanadyjski — nie była wymieniona na tej liście, jakkolwiek wydawca, który kierował badaniami powiedział, że AC „ma stosunkowo dobre wyniki jeśli chodzi o bezpieczeństwo".

Najbezpieczniejszą linią okazała się South Airlines z Dallas. Po niej idą kolejno: Ansett z Australii, KLM, Finnair i właśnie CAI. Fakt, że badania nie obejmowały czarterów, pozwolił zaliczyć KLM i Pan Am do linii, które nie miały wypadków, chociaż w 1977 samoloty tych linii zderzyły się na Wyspach Kanaryjskich, powodując śmierć 582 osób. Wykonywały one jednak loty czarterowe.

Najmniej bezpieczne linie, wg omawianych badań, to radziecki Aerofłot, po którym następuje tajwański China Airlines, Egyptair, Air India i Turkish Airlines. Inne linie o słabych wynikach to — wg magazynu Iran Air, Korean Air, Avianca, Nigeria Airways.

Magazyn twierdzi, bazując na statystyce wypadków, że najbardziej niebezpieczne są podróże samolotami wszelkich linii w Azji, na Bliskim Wschodzie i w Europie Wschodniej. Najtragiczniejsze w skutkach wypadki lotnicze zdarzyły się w Ameryce Łacińskiej. Air Canada miała 126 ofiar wśród swych pasażerów w latach 1969—1988, a poza tym inaczej: 0,61 ofiary na 1 milion przewiezionych pasażerów. Zostało to odnotowane jako bardzo niski wskaźnik.

Statystyka badań obejmuje też wypadki spowodowane porwaniem, sabotażem i akcjami wojskowymi. Objęte są nią jednak tylko ofiary wśród pasażerów (bez ofiar wśród załóg). Stosunkowo dobre wyniki CAI wynikają w dużym stopniu z dobrych wyników CP Air, który wszedł w skład CAI razem z Pacific Western Airlines, Nordair, Eastern Provincial i Wardair.

Spośród głównych ustaleń magazynu zwracają uwagę dwa:

— liczba wypadków w skali światowej zmniejszyła się zdecydowanie między rokiem 1979—1988,

— Aerofłot miał 40 wypadków i 1258 ofiar wśród pasażerów od 1970 do 1988. Są to liczby znacznie większe niż te, które dotyczą wypadkowości w jakiejkolwiek innej linii.

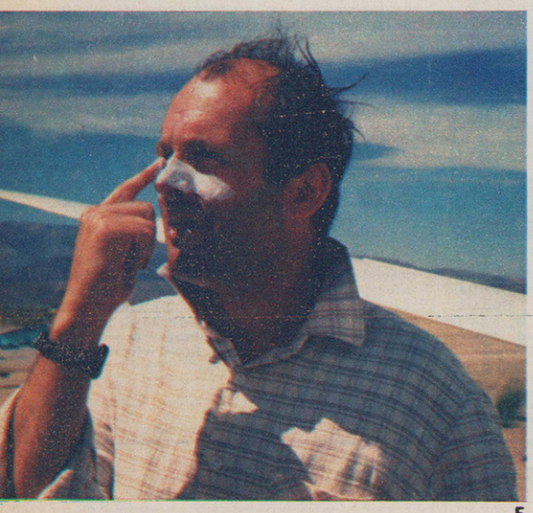
REKONESANS w MINEN

1

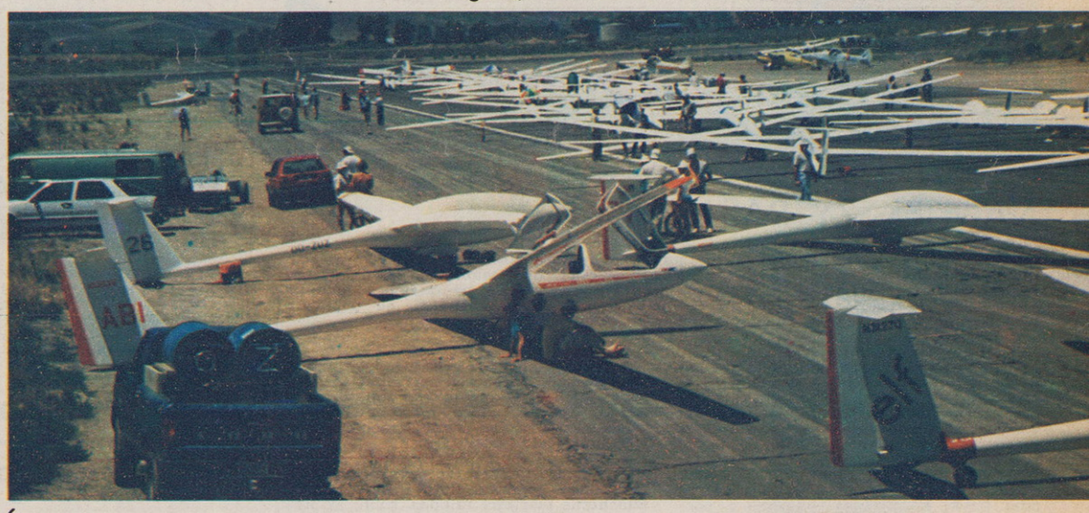
2

3

4



5



6

7

Trzeba było długiego łańcucha ludzi dobrej woli i zasobnej kieszeni, by czołowy polski pilot Janusz Centka z wypożyczonym szybowcem ASH-25 mógł spędzić prawie miesiąc w Minden (USA), gdzie w przyszłym roku odbędą się 22 Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Celem Centki było rozeznanie warunków, w jakich za rok przyjdzie rywalizować reprezentantom Polski z najlepszymi szybownikami świata.

Podczas rekonesansu w Minden Centka spisał się znakomicie: zajął 4 miejsce w zawodach Ameriglide w klasie otwartej ustanowił 9 rekordów Polski (patrz wykaz na końcu artykułu).

AMERIGLIDE

W tradycyjnych zawodach organizowanych na rok przed mistrzostwami świata (Pre-World's Soaring Contest) w Minden w stanie Nevada rozegranych w dniach 30 czerwca — 9 lipca br., wzięło udział 79

zawodników z 22 państw w tym 27 w klasie standard, 35 w klasie 15-metrowej i 17 w klasie otwartej. Zawody stały na bardzo wysokim poziomie. Nie wiadomo, co było bardziej podziwiać: sławnych pilotów czy znakomite rezultaty.

Prędkości ponad 100 km/h były normalne, nie zadziwiały prędkości ponad 120 km/h. Tylko w klasie otwartej kilkadziesiąt razy przekroczono 150 km/h, kilka — 175 km/h, a największa prędkość wyniosła 177,2 km/h. „Normalne" odległości to 500, 600 a nawet ponad 800 km (maksymalna — 877,8 km). W Minden lata się więc niezwykle szybko i przelatuje duże odległości.

Klasę otwartą wygrał wicemistrz Europy z Leszna reprezentant RFN Klaus Holighaus, przed swym rodakiem Reinherdem Schramme i Nowozelandczykiem Terry Delore, wszyscy na Nimbusach 3. Czwarty był Janusz Centka na ASH-25. Za nim były takie sławy jak Holender Gerrit Kurstjens, Francuz Gabriel Chenevoy, Australijczyk John Buchanan, Włoch Leonardo Brigliadori, Amerykanin Thomas Knauff i inni.

Nasz reprezentant wygrał dwie spośród siedmiu konkurencji: V — wielobok 614,8 km z prędkością 144 km/h i VI — POST* pięciogodzinny, przelatując 868,2 km z prędkością 175,4 km/h! Natomiast w konkurencji IV — także pięciogodzinny POST — był drugi przelatując 605 km z prędkością 125,9 km/h. W pozostałych konkurencjach dwukrotnie był szósty i dwukrotnie czternasty.

Centkę stać było na wynik jeszcze lepszy ale zawody traktował przede wszystkim jako rozeznanie warunków. Ponadto udostępniony mu ASH-25 mógł zabierać tylko 10 litrów wody jako balastu, miał bowiem zamontowany silnik (na czas zawodów był on pozbawiony śmigła). Centka próbował latać samodzielnie na termice bezchmurnej pod cumulusami, a także w grupie. Ci, którzy latali już w Minden i znali tamtejsze warunki, na ogół górowali nad pozostałymi pilotami. Trening w tym rejonie jest więc bardzo ważny.

I konkurencja — trzygodzinny POST dla Centki zakończył się niefortunnie. Chciał lecieć samotnie. Termika bezchmurna i obcy teren zrobiły jednak swoje i nasz pilot przekroczył czas o 40 minut. Wskutek tego stracił 200 punktów, co było trudne do odrobienia. Od II konkurencji zmienił taktykę i na termice bezchmurnej latał w grupie szybowców. Jednak wobec tego, że często nie było chętnych do prowadzenia peletonu, wyrywał się do przodu. Nie ulega jednak wątpliwości, że na termice bezchmurnej grupa centruje wznoszenia bardziej efektywnie a lot jest szybszy.

W ostatniej, VII konkurencji zarządzono odlot znad lotniska (położonego na wysokości 4 700 stóp nmp) z wysokości 10 tys. stóp npm. Moment zagapienia się i zła ocena warunków atmosferycznych, a także szybki rozwój chmur burzowych z deszczami, spowodował utratę szansy na zajęcie trzeciego a nawet drugiego miejsca w zawodach. Centka odleciał na trasę pół godziny za rywalami i lecąc sam, sporo stracił. Pierwsza i ostania konkurencja Ameriglide była więc dla naszego zawodnika nieudana. Czwarte miejsce jest jednak także jego sukcesem.

W klasie standard wygrał Amerykanin Chip Garner przed Brytyjczykiem A. Davisem i Amerykaninem Richem Walterem, wszyscy na Discusach. Natomiast w klasie 15-metrowej najlepszy okazał się Brytyjczyk Justin Wills na LS-6 przed Amerykaninem Ericem Mozerem i Holendrem Deanem Pare, obaj na Ventusach.

WARUNKI W MINDEN

Przede wszystkim jest tam bardzo gorąco. Przeważają suche masy powietrza i towarzyszaca im termika bezchmurna do wysokości 5—6 tys. npm. Wznoszenia — do 5 m/s. Termika — głównie wypracowana, zależna od rodzaju podłoża i górskich zboczy. W Ameriglide, jak w przyszłorocznych mistrzostwach świata, wysokość lotu ograniczona była do 18 tys. stóp czyli ok. 5,5 tys. m. Latając na tej wysokości dosyć długo, pilot zmuszony jest korzystać z tlenu (aparatura tlenowa jest obowiązkowym wyposażeniem szybowca). Centka w lotach treningowych próbował latać bez użycia tlenu, jednak szybko odczuwał zmęczenie. Gdy skorzystał z tlenu, jego samopoczucie znacznie się poprawiło. Inne spostrzeżenie: na linii konwergencji czyli styku powietrza znad gór Sierra (3—4 tys. m npm) i suchych mas zalegających nad pustynnymi obszarami Nevady, zwłaszcza po południu, pojawiają się małe cumulusy. Ta tak oryginalnie zaznaczona, długa linia występuje kilkadziesiąt kilometrów na wschód od lotniska.

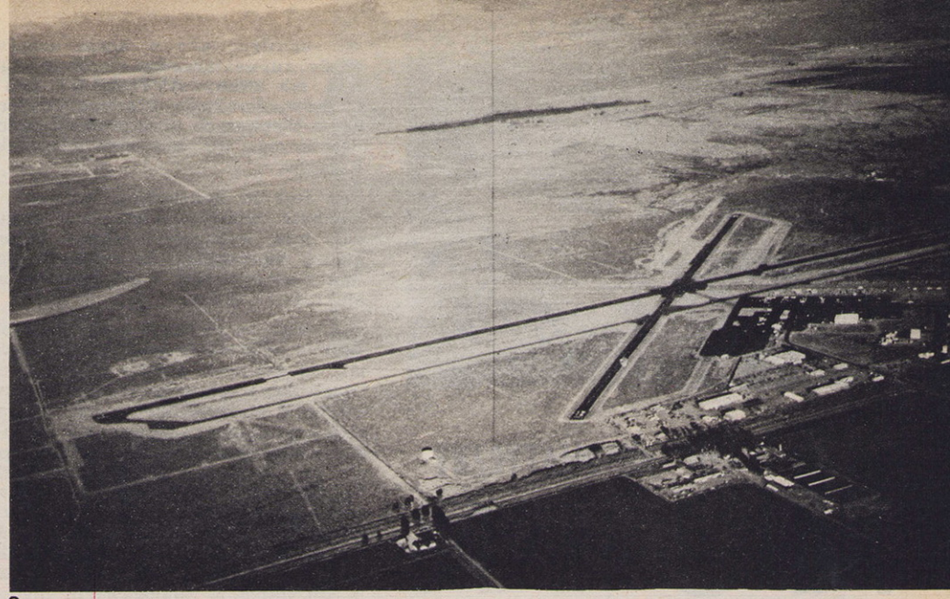
W pierwszym tygodniu pobytu w Minden Centka rozeznawał pogodę. Metodą prób i błędów zapuszczał się coraz głębiej w Nevadę. Już drugiego dnia ustanowił swój pierwszy w USA rekord Polski. Nie wszystkie próby kończyły się jednak rekordami. Zawody Ameriglide poprzedzone zostały dwudniowym treningiem oficjalnym. W pierwszej połowie zawodów pogoda nie uległa zmianie. Natomiast w drugiej ich połowie dominowały subtropikalne masy powietrza. Większa wilgotność powodowała powstawanie wypiętrzonych cumulusów z tendencją do burz. Olbrzymie kowadła chmur zaciemniały duże obszary ziemi. Burze miały charakter stacjonarny a towarzyszyły im gwałtowne wyładowania i ulewy. Tworzyły się na południu i południowym wschodzie od lotniska czyli na wschód od gór Sierra. Bywało, że burza stacjonarna długo stała w odległości 15—20 km na południe od lotniska. Burzom towarzyszyły nieznane nam rodzaje turbulencji, tzw. mikro i makro burst. Polegają one na tym, że powietrze opadające obok chmury burzowej, tworzy zawirowania, które powodują bardzo silne wiatry oraz równie silne i turbulentne duszenia.

Pogodę po zawodach, w okresie kolejnych prób ustanawiania rekordów Polski przez Centkę, charakteryzowały wcześnie powstające na południe od lotniska burze z wyładowaniami atmosferycznymi, które zamykały dostęp do rejonów najlepszych termicznie. Centka latał więc w gorszym termicznie rejonie, od południowego na południowy wschód od lotniska. Mimo to zdołał ustanowić 9 rekordów naszego kraju, w tym dwa w locie solo.

W czasie 29 dni pobytu Centki w Minden tylko trzy dni były nielotne z powodu mgły.

Lotnisko w Minden leży w rozległej dolinie szerokości 40 km i długości 60 km, otoczonej górami: ze wschodu o wysokości 2,5—2,7 tys. m, z zachodu — 2,5—3 tys. m. W większości konkurencji najtrudniejszy jest początek lotu do czasu opuszczenia doliny. Za doliną warunki wyraźnie poprawiają się. W przypadku silnych wiatrów występują zjawiska żaglowe i falowe ale w Ameriglide na fali nie rozegrano żadnej konkurencji. Łącznie Centka w USA wylatał 130 godzin i przeleciał 10 300 km.

W rejonie lotniska przeważają tereny pustynne, słabo zaludnione. Kolor gruntu ma niespotykane barwy od seledynowego po ceglasty. Nawigacja, ze względu na bardzo dobrą widzialność i mapy 1:500 000 z zaznaczonymi szczytami górskimi, nie sprawa kłopotów. Bezpieczne lądowanie na trasie możliwe jest tylko na lotniskach i znanych lądowiskach.



1 — Burza na południu od lotniska w Minden, za widocznymi górami. Z prawej — jezioro Tahoe

2 — Polska flaga narodowa w Minden

3 — ASH-25, na którym latał J. Centka, w drodze na start

4 — Pasażerowie i pilot, czyli J. Zięba, L. Soren i J. Centka

5 — J. Centka przed lotem, smarujący sobie twarz maścią cynkową, chroniącą przed słońcem

6 — Na starcie szybowcowym w Minden. Szybowiec z literami ABI na ogonie to ASH-25 J. Centki

7 — Widok z lotniska w Minden na stronę zachodnią. Za widocznymi górami jest jezioro Tahoe

8 — Widok z lotu ptaka na lotnisko w Minden

Zdjęcia: JANUSZ CENTKA

Na rozległym lotnisku w Minden z utwardzonymi pasami co pewien czas lądują dość duże samoloty, takie jak Boeing 737 i podobne. Dla szybowców przeznaczony jest odrębny pas betonowy. Starty szybowców — wyłącznie z tego pasa. Pas, na którym lądują szybowce nie ma lamp oświetleniowych dzięki czemu jest bezpieczny. Na noc szybowce kotwiczone są wzdłuż drogi startowej lub demontowane i przechowywane w wozach transportowych.

*

Z rekonesansu Centka przywiózł liczne zdjęcia, mapy, notatki, nagrania na kasetach magnetofonowych i video z informacjami o warunkach latania szybowcowego w miejscu przyszłorocznych mistrzostw świata. Skorzystają z nich trener i członkowie kadry narodowej, zwłaszcza nasi reprezentanci na mistrzostwa świata Minden'1991. Nie wiadomo jeszcze, ilu Polaków weźmie udział w tej imprezie. Wiadomo natomiast, że maksymalną liczbą dla jednej klasy jest 50, a dla wszystkich trzech klas — 120 szybowców. Każdy kraj może wystawić 4 zawodników oraz 3 rezerwowych.

LUDZIE DOBREJ WOLI

Rekonesans Centki w Minden możliwy był dzięki pomocy wielu ludzi głównie przyjaciół-lotników z Polonii Amerykańskiej. Należą do nich John Serafin, Adam Barycza, John Murray (w ostatniej chwili znalazł chętnego który wypożyczył szybowiec ASH-25 za niedużą sumę), Andrzej Makotyn Leon Soren i Jerzy Zięba, którzy na zmianę byli pasażerami Centki w Minden i pomagali mu na ziemi pokrywając 3/4 kosztów wypożyczenia szybowca, Jerzy Chrząszcz, który pożyczył samochód do transportu szybowca przez tysiąc mil, a któremu za to swój samochód wypożyczył Zbigniew Doliński, małżeństwo Ewa i Zdzisław Lewalski z Carson City, którzy w swoim domu zapewnili Centce noclegi i inni. Bez nich niemożliwy byłby start Centki w Ameriglide i jego rekordy Polski pod amerykańskim niebem. Nie żałował środków sam Centka, chociaż przelot do USA i z powrotem miał bezpłatny jako kapitan pilot PLL LOT, latający na Boeingach 767. Sporą kwotę wyłożył Aeroklub Polski. Należy podkreślić przychylność środków masowego przekazu w Chicago dla polskich szybowników. Ponadto w tym mieście otwarto konto, na które wpływają środki przeznaczone na udział reprezentacji Polski w przyszłorocznych mistrzostwach świata w Minden. Oto one: **GLIDER, FIRST STATE BANK OF CHICAGO, 01-06000055, 4646 N.Cumberland Ave, Chicago, Il.**

W lipcu 1990 było na nim ok. 450 USD. Polscy szybownicy liczą na dalsze wpłaty, apelując niniejszym do wszystkich, którzy chcieliby, aby nasza biało-czerwona flaga państwowa powiewała w Minden również podczas najważniejszej imprezy szybowcowej na świecie.

Kto chciałby pomóc naszym szybownikom w inny sposób, może zgłosić swój akces pod adresem Aeroklubu Polskiego — **00-171 Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.**

Korzystając z łamów „Skrzydlatej Polski" Aeroklub Polski i Janusz Centka dziękują wszystkim wymienionym tu i nie wymienionym, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do tego, by ten ostatni mógł wziąć udział w Ameriglide, ustanowić nowe rekordy Polski i rozpoznać warunki latania szybowcowego w Minden.

HENRYK KUCHARSKI

* POST — Pilot Selected Cours Speed Task — konkurencja podczas której pilot wybiera w powietrzu, według określonych zasad, punkty zwrotne między którymi lata. Liczy się największa odległość, osiągnięta w wyznaczonym czasie. Przekroczenie czasu powoduje punkty ujemne.

NIEOFICJALNE SZYBOWCOWE REKORDY POLSKI USTANOWIONE W 1990 PRZEZ JANUSZA CENTKĘ NA ASH-25

Data	Pasażer	Trasa	Wynik
		Kategoria D-1 — szybowce jednomiejscowe	
17.07	—	docel — powrót 500 km	ca 145,5 km/h
19.07	—	docel	ca 730 km
		Kategoria D-2 — szybowce wielomiejscowe	
14.07	J. Zięba	trójkąt 100 km	161,44 km/h
11.07	J. Zięba	trójkąt 300 km	ca 142,2 km/h
25.07	A. Krasnodębski	trójkąt 500 km	122,34 km/h*
15.07	J. Zięba	trójkąt 500 km	149,11 km/h
21.06	A. Makotyn	trójkąt 750 km	125,14 km/h
13.07	J. Zięba	docel — powrót 300 km	143,9 km/h
27.06	A. Makotyn	docel — powrót 500 km	118,3 km/h
18.07	J. Zięba	docel — powrót 500 km	146,0 km/h
20.05	D. Adamski	docel — powrót	766 km*
20.05	D. Adamski	docel — powrót 750 km	117,19 km/h*

* — rekordy ustanowione w Lesznie; pozostałe — w Minden.

POLSKI PILOT AUTOMATYCZNY

APC-1XN

Pewnego lipcowego poranka, w wielkiej tajemnicy przyjechałem na podrzeszowskie lotnisko w Jasionce. Chciałem być naocznym świadkiem narodzin pierwszego polskiego urządzenia, będącego potwierdzeniem, że jednak Polak r z e c z y w i ś c i e potrafi! Poradzono mi, abym zainteresował się bliżej latającym w strefie lotniska samolotem PZL M-20 Mewa, należącym do Ośrodka Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej dr. inż. Andrzeja Tomczyka. Zaskoczyła go moja obecność:

— Kto redaktorowi zdradził tajemnicę naszych prób? — zapytał na powitanie.

— „Skrzydlata" powinna o wszystkim wiedzieć, co ma związek z lotnictwem — żareplikowałem.

— Nie zaprzeczam, ale może za wcześnie jeszcze pisać o tym co robimy — odparł pan adiunkt, zajmujący się w rzeszowskim Instytucie Lotnictwa systemami sterowania. — Porozmawiamy może, ale dopiero wówczas, gdy uzyskamy certyfikat...

Nie podzieliłem tego stanowiska. Zacząłem przekonywać pana Andrzeja, że sfera działań naukowców i konstruktorów lotniczych nie może być całkowicie okryta mgłą tajemniczości, że opinia publiczna też ma przecież prawo wiedzieć, nad czym pracują.

— Jawność życia i was, naukowców, panie Andrzeju, powinna obowiązywać! — przygwoździłem mego rozmówcę koronnym argumentem.

Poskutkowało. Dlatego też mogę poinformować Czytelników, że **w lipcu 1990 na lotnisku w Jasionce pomyślne próby w locie przeszło pierwsze skonstruowane w kraju urządzenie, służące do automatycznego sterowania lotem samolotu, tak zwany: AUTOPILOT.** Oto słowa pilota doświadczalnego, któremu powierzono wykonanie pierwszych praktycznych prób tego urządzenia, mgr. inż. Wiesława Targońskiego z PZL Rzeszów:

— Jest to konstrukcja w pełni udana. Już pierwsze próby, wykonane w ciągu kilku godzin lotu, wykazały niezbicie, że urządzenie to da się doprowadzić do perfekcji. Sądzę, że będzie porównywalne z autopilotami stosowanymi obecnie w świecie.

A więc — pierwszy polski autopilot stał się faktem. Skonstruowany został w ciągu dwóch lat, od podjęcia decyzji przystąpienia do prac konstrukcyjnych, przez zespół pracowników Politechniki Rzeszowskiej, przy współpracy z Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym PZL Mielec oraz Warszawską Spółką ATN, specjalizującą się w elektronice lotniczej. W skład zespołu twórców, którym kierował dr inż. Andrzej Tomczyk, wchodzili: dr inż. Stanisław Bociek — główny obliczeniowiec; mgr inż. Józef Grzybowski — elektronik, specjalista układów cyfrowych; inż. Jan Duplaga — elektronik, specjalista układów analogowych; mgr inż. Bogusław Dołęga — specjalista programowania mikroprocesorów; mgr inż. Tomasz Dziedzic — specjalista programowania; inż. Krzysztof Gosztyła — mechanik.

Z Andrzejem Tomczykiem zajmuję miejsce w kabinie M-20 Mewa. Twórca pierwszego polskiego autopilota włącza przyciski urządzenia wmontowanego w tablicę przyrządów samolotu.

— Po włączeniu zasilania urządzenie to samoistnie sprawdza sprawność własnych elementów i przyrządów samolotu współdziałających z autopilotem, a po upewnieniu się, że wszystko jest sprawne — sygnalizuje o gotowości do podjęcia swoich czynności — informuje mnie główny konstruktor. — Na życzenie pilota autopilot umie stabilizować wybrany kurs, prowadzić samolot po trasie nawigacyjnej wyznaczonej przez system VOR, sterować położeniem samolotu, to znaczy wprowadzać go w zakręty, na określoną wysokość, wreszcie wykonać automatyczne podejście do lądowania, sprowadzając samolot do wysokości 40—100 m nad ziemię. Przez cały czas to urządzenie cyfrowe, mające tzw. „inteligencję", analizuje nieprzerwanie sytuację — przestrzenne położenie samolotu i w każdej chwili reaguje na wykryte nieprawidłowości, korygując je. Nasze urządzenie powoduje także filtrację sygnałów radiowych, gdy te są odbierane z zakłóceniami, na przykład z odległych stacji... Oczywiście są to tylko te podstawowe funkcje, bo omówienie wszystkich możliwości tego autopilota, a także jego technicznych paramerów, zajęłoby zbyt dużo czasu i miejsca w tygodniku. Liczymy zresztą na to, że „Skrzydlata Polska", gdy urządzenie to uzyska certyfikat, poza tą pierwszą rozmową, zaprezentuje naszą konstrukcję również w bardziej fachowej, technicznej publikacji.

— Kiedy wobec tego spodziewacie się uzyskania certyfikatu? — pytam.

— Myślę, że nastąpi to w październiku 1990. Przed nami jeszcze sporo pracy. Po zakończeniu prób w locie czeka nas jeszcze drugi cykl lotów, tym razem pomiarowych, które będą służyć ocenie szczegółów dotyczących funkcjonowania tego komputerowego urządzenia. W montażu znajdują się cztery dalsze prototypy.

— W Politechnice Rzeszowskiej?

— Nie. Ten pierwszy egzemplarz rzeczywiście został wykonany w naszych laboratoriach i pracowniach, ale przecież zadaniem wyższej uczelni nie jest produkcja, lecz skonstruowanie czegoś i wykazanie pełnej użyteczności tej nowej konstrukcji, a potem ewentualny jej rozwój. Stąd też produkcje dalszych prototypów podjęła wspomniania już warszawska, branżowa spółdzielnia.

— A dlaczego nie rzeszowska filia PZL Mielec — Zakład Elektroniki Lotniczej „Resovia"?

— Dobrze by było, gdyby ten właśnie lotniczy zakład podjął się tej produkcji, ale nie jest jeszcze do tego technologicznie przygotowany, niestety!

— Czy przed wami nikt w Polsce nie podejmował próby skonstruowania rodzimego autopilota?

— Nie. Dotychczas takich prób w kraju nie podejmowano. W warszawskim Instytucie Lotnictwa powstało wprawdzie urządzenie wspomagające do śmigłowca, ale to tylko pewien element sterowania automatycznego.

— Jakie praktycznie zastosowanie przewidujecie dla swojej konstrukcji?

— Próbę podjęliśmy na konkretne zapotrzebowanie mieleckiej PZL, która wytwarza samoloty PZL M-20 Mewa i chce się uniezależnić od konieczności kupowania elektroniki zachodniej (autopilot tej klasy kosztuje na Zachodzie od 12 do 20 tys. USD); zamierza również montować naszego autopilota w samolotach An-28. Zainteresowanie naszą konstrukcją wykazują także PZL Okęcie (do Pelikana) i PZL Świdnik — do śmigłowców. To potencjalne możliwości. Żeby nie zapeszyć, nie wspominam o możliwościach eksportu.

Pierwszy polski autopilot oznakowany został symbolem APC-1XN. Jego wytworzenie i oblatanie można już teraz uznać za duże osiągnięcie polskiej myśli konstrukcyjnej. Wyrażamy przekonanie, że wszystkie formalności związane z uzyskaniem świadectwa typu zostaną pokonane i tym samym przekroczony zostanie elektroniczny próg technologiczny, który tak bardzo przeszkadzał dotychczas polskiemu przemysłowi lotniczemu w dążeniu do unowocześniania polskich skrzydeł.

JULIAN WOŹNIAK

B-1B

NA TLE INNYCH SAMOLOTÓW

Samolot bombowy Rockwell International B-1B jest pochodnym samolotu B-1A, którego plany produkcji zostały anulowane przez prezydenta Cartera w czerwcu 1977. W 1981 nowo obrany prezydent Reagan uratował konstrukcję Rockwella, wyrażając zgodę na produkcję seryjną bombowca i określając zapotrzebowanie na dostawę 100 egzemplarzy. Kontrakt na budowę pierwszego B-1B podpisano 20 stycznia 1982. Koszt jego budowy wraz z przygotowaniem podzespołów do kolejnych bombowców wyniósł 886 mln USD. Za kolejne 1,317 mld pokryto koszt badań w locie oraz koszt modernizacji dwóch prototypów. Pierwszy B-1B, którego ukończenie planowano na marzec 1985 wykonał swój dziewiczy lot 4 września 1984. Po zakończeniu prób na prototypach B-1B przekazano do produkcji seryjnej, która do osiągnięcia zamierzonej liczby 100 egz. wynosiła 4 egz. miesięcznie i została zakończona w czerwcu 1988. Łącznie koszt wyprodukowania 100 samolotów wyniósł 20,5 mld dolarów.

B-1B jest ciężkim strategicznym bombowcem o zmiennej geometrii skrzydeł przeznaczonym dla US Air Force i mającym zastąpić starego B-52. Jego napęd stanowią 4 silniki odrzutowe General Electric F 101--GE-102 (13608 kg każdy). Dużą część elementów bombowca wykonano w technologii „stealth", stosując materiał absorbujący sygnał radaru (RAM) i tak go umieszczając, by maszyna pozostawiała jak najmniejsze echo na ekranie radaru. Badania przeprowadzone na 4 prototypach B-1A doprowadziły do wprowadzenia wielu istotnych zmian, które znacznie podniosły wartość bojową seryjnego B-1B. Wskutek usunięcia z samolotu anteny do walki radioelektronicznej i przekonstruowanie wlotów powietrza do silników, w których zastosowano RAM, doprowadzono do kolejnego obniżenia wykrywalności (B-1A widoczny jest na ekranie radaru z odległości ok. 60 km, natomiast B-1B dopiero z ok. 30 km). Usprawnienie to doprowadziło jednak do zmniejszenia prędkości maksymalnej z 2,0 do 1,25 Macha, przy jednoczesnym wzroście prędkości maksymalnej na poziomie morza z 0,85 do 0,95 Macha. Przekonstruowanie komór bombowych i zastosowanie zewnętrznych pylonów, zwiększyło uniwersalność bombowca który dzięki temu może zabrać kilka wariantów uzbrojenia. Ostatnią istotną zmianą było odejście od koncepcji kapsuły ratunkowej dla czteroosobowej załogi. Zastąpiono ją indywidualnymi fotelami wyrzucanymi Weber ACES II.

MAREK DĄBROWSKI

PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 23,84 — 41,67 m długość — 44,81 m, wysokość — 10,24 m. **Masy:** własna — 87 090 kg, startowa max — 216 364 kg. **Osiągi:** prędkość max. (15 240 m) — 1,25 Macha — 1328 km/h, prędkość bojowa (150 m) — 0,92 Macha — 1125 km/h, zasięg — 11 990 km.

B-1B przystosowany jest do przenoszenia czterech wariantów uzbrojenia: zestaw nuklearny I: 38x AGM-69 A SRAM (24 w komorach, 14 podwieszonych pod kadłubem); zestaw nuklearny II: 32x B-61 lub B-83 (24 w komorach, 8 podwieszonych), zestaw Cruise: 22x AGM-86B (8 w komorach, 14 podwieszonych); zestaw konwencjonalny: 128x Mk (227 kg) (84 w komorach, 44 podwieszone).

B-1B znajdują się w składzie: 28th Bombardment Wing: Squ. 37th i 77th, 96th Bombardment Wing: Squ. 337th i 338th, 319th Bombardment Wing oraz 6512nd Test Squ. (Air Force Flight Test Center).

Zestawienia porównawcze (dane przybliżone):

Prędkość maksymalna na dużej wysokości: FB-111A — 2,2 Macha, Su-24 — 218 Macha, Tu-26 — 1,92 Macha, B-1B — 1,25 Macha.

Prędkość maksymalna na małej wysokości: Su-24 — 1,2 Macha, FB-111A — 1,1 Macha, Tu-26 — 0,9 Macha, B-1B — 0,8 Macha.

Udźwig: B-1B — 29 030 kg, FB--111A — 17 000 kg, Tu-26 — 12 000 kg, Su-24 — 11 000 kg.

Zasięg: B-1B — 12 000 km, Tu-26 — 11 000 km, FB-111A — 5 000 kg, Su-25 — 3900 km.

POLSKIE LINIE LOTNICZE · POLISH AIRLINES

Nr 5 (240) Rok XXI SIERPIEŃ 1990

LOT NOWINY • NEWS

SKRZYDŁA LOT-u nad ŚWIATEM

Wbrew powielanym z uporem opiniom rozmaitej maści malkontentów, złośliwców, ludzi, którzy zawsze wszystkim wszystko „mają za złe" LOT — jak piszą często dziennikarze — rozwija skrzydła. Mamy wiele ambitnych planów, sporo z nich już się realizuje, skutki już wprowadzonych odczuwają przede wszystkim nasi pasażerowie. Chodzi tu głównie o dbałość, aby jakość naszych usług, świadczonych na ziemi i w powietrzu była jak najwyższej klasy. Zobowiązuje nas do tego licząca ponad 61 lat tradycja PLL LOT, zobowiązują rosnące wymagania i potrzeby naszych pasażerów. Nie wystarczy bowiem wprowadzenie najnowocześniejszych samolotów, trzeba dbać także o to, aby postępowi technicznemu towarzyszyła sprawność i uprzejmość obsługi, pamięć o tym, że opinia o naszej firmie zaczyna się kształtować już w momencie, gdy nasz ewentualny pasażer zwraca się po pierwsze informacje. To wrażenie rzutuje potem na następne doznania — w czasie rezerwacji przy kasie, w momencie odlotu, na pokładzie, po przylocie do docelowego portu. Jakże miłe wrażenie robi na podróżnych fakt obecności przedstawiciela PLL LOT w służbowym mundurze przy powitaniu na obcej ziemi często w egzotycznym kraju. Jest on w oczach przylatujących realnym dowodem, że przedsiębiorstwo dalej utrzymuje kontakt ze swoimi klientami, ze można na nie liczyć.

Dziś latamy do 52 portów w 38 państwach Europy, Ameryki Północnej, Azji, Afryki. Latamy też w regularnych lotach czarterowych do Melbourne i Sydney w Australii, do Tokio, Los Angeles i Detroit, do Toronto i portów Ameryki Południowej. Znak LOT-u — stylizowany żuraw w kole — znany jest na całym świecie. Chcemy, aby nasze samoloty pojawiły się w nowych portach, stąd rozmowy z władzami lotniczymi państw, do których jeszcze nie latamy. Przy okazji — w Europie tylko trzy stolice nie są objęte siecią połączeń LOT-u. Są to Tirana, Oslo i Lizbona — ale myślę, że w przyszłości zaczniemy i tam latać.

Tak więc pod skrzydłami naszych samolotów znajduje się już niemal cały świat. Od Anchorage na Alasce, bo i tam czarterowo przylatujemy, po Daleki Wschód. To cieszy, ale też i zobowiązuje. Stąd ciągłe starania o pomnożenie naszych możliwości przewozowych, o zwiększenie liczby samolotów, o stworzenie floty dla przewozów towarowych. Polska leży bowiem nie na wschodzie, ale w sercu Europy i właśnie Warszawa stwarza najdogodniejsze możliwości rozwijania również tranzytowych przewozów pasażerskich i towarowych. Docenia to już 21 towarzystw lotniczych, świata, których samoloty lądują w rozkładowych lotach na Warszawskim Okęciu.

Zdjęcie już historyczne. Nasz fotoreporter sfotografował pierwszy nasz samolot typu Boeing 767 nad warszawskim Okęciem przed lądowaniem z Seattle. Kolejne zdjęcia na następnych kolumnach

TERMINAL 2 OTWARTY

Na warszawskim Okęciu zmiany — oto 23 lipca br. otwarty został drugi Międzynarodowy Dworzec Lotniczy. Mieści się on tuż obok Dworca Krajowego. Tu właśnie przeniesiony został cały ruch pasażerski i towarowy do krajów RWPG — Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Rumunii, Węgier i ZSRR, obsługiwany zarówno przez samoloty PLL LOT, jak i inne towarzystwa loticze: Balkan, ČSA, Interflug, Tarom, Malev i Aerofłot.

Ponieważ pojawiło się wiele pytań, wyjaśniamy, że decydują dwa czynniki: **przewoźnik**, bo na przykład samoloty KLM, lecące przez Warszawę do Moskwy i z powrotem są nadal odprawiane w Teerminalu 1, czyli Międzynarodowym Dworcu Lotniczym jak dotychczas oraz **port docelowy**, a więc rejs Warszawa — Praga—Barcelona również związany będzie z Terminalem 1.

Uruchomienie Terminalu 2 stało się koniecznością. Chodzi o rozładowanie Międzynarodowego Dworca Lotniczego, który pęka już w szwach, co stwarza znane kłopoty i niedogodności zarówno dla pasażerów jak i obsługi lotniskowej. Nastąpi więc przynajmniej częściowa poprawa. Czas szybko płynie i za niespełna dwa lata będzie kolejna przeprowadzka — do nowego Międzynarodowego Dworca Lotniczego, budowanego przez zachodnioniemiecką firmę HOCHTIEF.

Na zdjęciach: Terminal tuż po otwarciu.

ZEBRANIE DELEGATÓW ZAŁOGI LOT–u

We wtorek 3 lipca br. odbyło się w Warszawie zebranie delegatów załogi Polskich Linii Lotniczych LOT, poświęcone ocenie działalności Naczelnego Dyrektora oraz Rady Pracowniczej. Pod uwagę brano całokształt podjętych i zrealizowanych prac w 1989.

Po wysłuchaniu sprawozdań i wszechstronnej dyskusji, delegaci załogi dobrze ocenili osiągnięte przez Naczelnego Dyrektora i kierownictwo PLL LOT wyniki. Pozytywną opinię na ten temat wyraziło w głosowaniu 90% delegatów, reprezentujących całą załogę LOT-u. Pozytywnie oceniono również działalność Rady Pracowniczej.

Delegaci podkreślili szczególnie dobre wyniki w pracy przewozowej PLL LOT, które były o 27 procent wyższe w stosunku do poprzedniego roku. zie towarów o 15 procent więcej niż w poprzednim roku. Wpływy z cało- Przewieziono ogółem 2,3 mln pasażerów, o 14 procent więcej, a w przewo- kształtu działalności LOT-u wyniosły 454,4 mld zł, a zysk brutto 176,6 mld zł. Średnia płaca była o 35 procent wyższa od średniej krajowej. Jednocześnie przedsiębiorstwo poświęciło wiele uwagi kolejnym inwestycjom, koniecznym dla dalszego rozwoju pracy przewozowej — na ten cel wydano z funduszu PLL LOT 100 mld zł.

Ważnym osiągnięciem było wprowadzenie do eksploatacji dwóch szero- kokadłubowych samolotów typu Boeing 767, w końcu kwietnia i w końcu maja 1989. W efekcie wykonały one jedną piątą część pracy przewozowej PLL LOT 100 mld zł.

Ważnym osiągnięciem było wprowadzenie do eksploatacji dwóch szerokokadłubowych samolotów typu Boeing 767, w końcu kwietnia i w końcu maja 1989. W efekcie wykonały one jedną piątą część pracy przewozowej PLL LOT, przynosząc dobry, dodatni wynik finansowy w wysokości 6,6 mld zł. Samoloty te przebywały w powietrzu średnio około 14 godzin na dobę, co zdaniem przedstawicieli firmy Boeing jest wynikiem rekordowym.

Drugim szczególnie ważnym wydarzeniem było oddanie do użytku wieżowca przy Alejach Jerozolimskich w Warszawie, w którym mieści się Centrum Obsługi Pasażerów, hotel Marriott i wiele innych obiektów. Jest on własnością PLL LOT i pomimo bieżącej spłaty kredytów przynosi znaczące wyniki. Np. miejsca hotelowe wykorzystywane są średnio w 75 procentach.

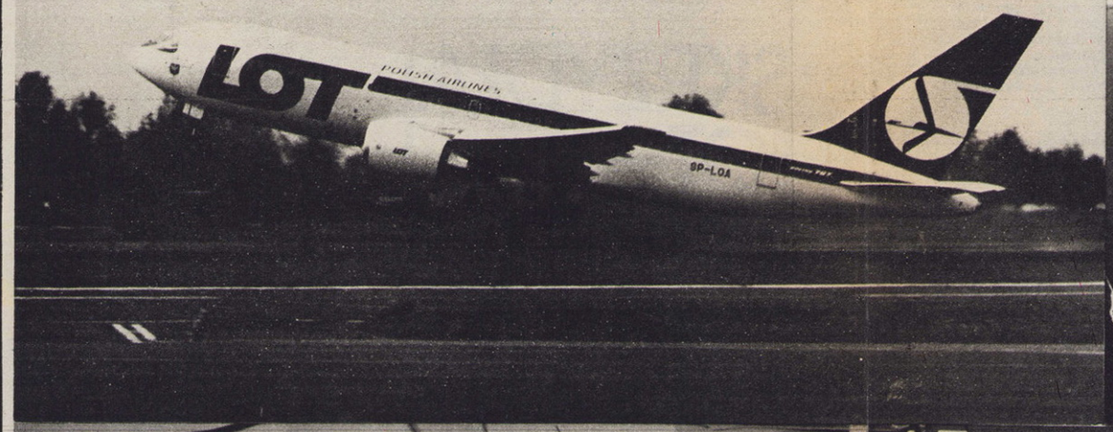
W czasie dyskusji podkreślono, że obecnie, gdy w kraju istnieją tak poważne problemy gospodarcze, gdy wiele przedsiębiorstw boryka się z ogromnymi trudnościami — Polskie Linie Lotnicze LOT mają bardzo dobre wyniki ekonomiczne, są w pełnym rozwoju. Przyczyniają się do tego dalsze podejmowane działania, a nade wszystko zaangażowanie całej załogi. Między innymi trwa unowocześnienie sprzętu latającego. LOT uczestniczy w budowie Międzynarodowego Dworca Lotniczego Okęcie II, w tym także dwóch całkowicie LOT-owskich obiektów — nowoczesnego dworca towarowego oraz wytwórni posiłków pokładowych-catering. W końcu sierpnia br. flota LOT-u wzbogaci się o trzeci samolot typu B-767, zabierający 248 pasażerów. Pozwoli to na dalsze zwiększenie przewozów. Znaczną poprawę uzyskano w obsłudze podróżnych przez uruchomienie nowocześnie i przestronnie urządzonego Centrum Obsługi Pasażerów. Wprowadzono komputeryzację informacji, rezerwacji i sprzedaży biletów. Zwiększono powierzchnie magazynowe na Okęciu, radykalnie poprawiając zabezpieczenie przechowywania przesyłek towarowych.

Delegaci załogi omówili także zdarzające się zjawiska negatywne w działalności przedsiębiorstwa, a zwłaszcza w dziedzinie jakości usług. Będą one stale i konsekwentnie eliminowane.

Jednocześnie podkreślono, że realizując podstawowe zadania przewozowe PLL LOT, nie zapomniano o sprawach socjalnych. Dotyczy to zwłaszcza spraw mieszkaniowych, warunków pracy i wypoczynku, jak również stałej i wzbogacanej troski o LOT-owskich emerytów i rencistów.

BĘDĄ NOWE SAMOLOTY

W OCZEKIWANIU NA TRZECIEGO B–767



Spodziewamy się, że gdy Państwo będziecie czytali ten numer LOT Nowin – trzeci Boeing 767 wyląduje już na Okęciu. Dziś, gdy piszemy te słowa, wracamy wspomnieniami do przylotu pierwszego „grubaska" do Warszawy w kwietniu 1989. Obiecujemy też, że w następnym, wrześniowym numerze LOT Nowin zamieścimy foto-reportaż z lotu dostawczego trzeciego we flocie LOT-u Boeinga. Będzie to samolot większy typu 300 ER, zabierający 248 pasażerów, a więc o czterdziestu więcej.

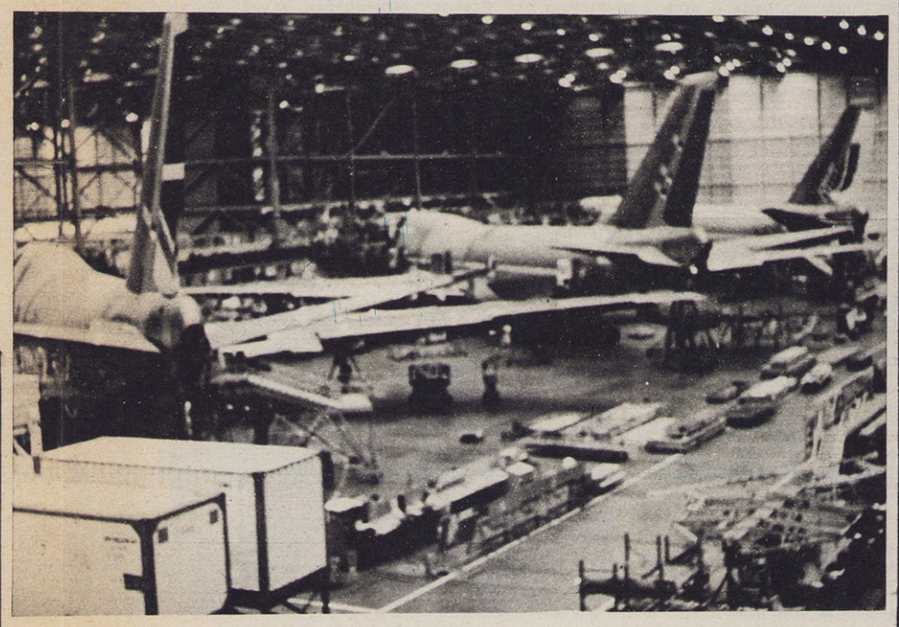
Start z fabrycznego lotniska w dziewiczy rejs do Polski

Kapitan pierwszego rejsu Władysław Wójcicki. Podróż z Seattle nad Oceanem Spokojnym do Warszawy trwała 10 godzin 45 minut

Podróż urozmaicają znakomite dania i napoje, podawane przez przemiłe stewardesy

Po starcie naszego pierwszego Boeinga 767 w rejs do Warszawy. W dole Seattle

Wnętrze hali montażowej zakładów Boeinga. Tu powstają również nasze samoloty



We wtorek, 24 lipca br., podpisane zostały w Warszawie porozumienia na dostawę dla Polskich Linii Lotniczych LOT samolotów krótko-średniego zasięgu typu ATR-72. Były to dokumenty: dotyczące kupna tych maszyn przez konsorcjum bankowe, wydzierżawienia ich przez to konsorcjum LOT-owi na zasadzie samospłaty oraz porozumienie kooperacyjne pomiędzy firmą Avions de Transport Régional a polskim przemysłem lotniczym, reprezentowanym przez PEZETEL, PZL Mielec i PZL Świdnik, dotyczące produkcji elementó wdla samolotów ATR-72.

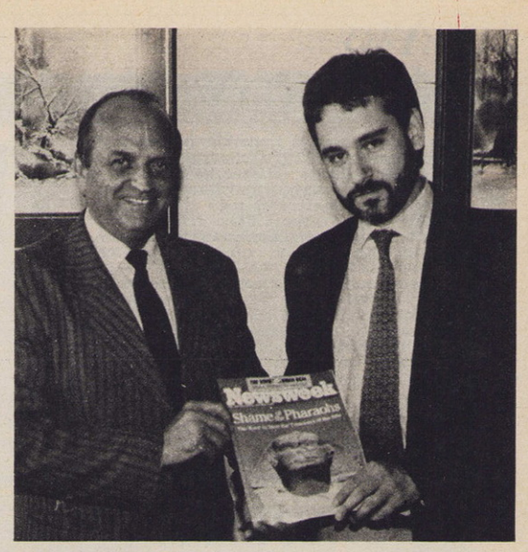
Zgodnie z umową, LOT otrzyma ogółem 10 samolotów tego tyup. Każdy z nich może zabierać 72 pasażerów, ale ze względu na komfort oraz potrzebę zainstalowania urządzeń dla żywienia pokładowego — w wersji dla LOT-u ustawione będą 64 fotele. Przypomnijmy, że samolot ten przystosowany jest do przewozu zarówno pasażerów jak i ładunków cargo — w ciągu półtorej godziny dwóch pracowników może całkowicie wymienić wyposażenie wnętrza, co pozwala na użycie kontenerów. Dodajmy, że samoloty te będą obsługiwały porty krajowe i bliskie europejskie w ramach koncepcji komunikacji regionalnej. Dzięki temu będą sukcesywnie wycofywane dotychczas używane samoloty typu An-24.

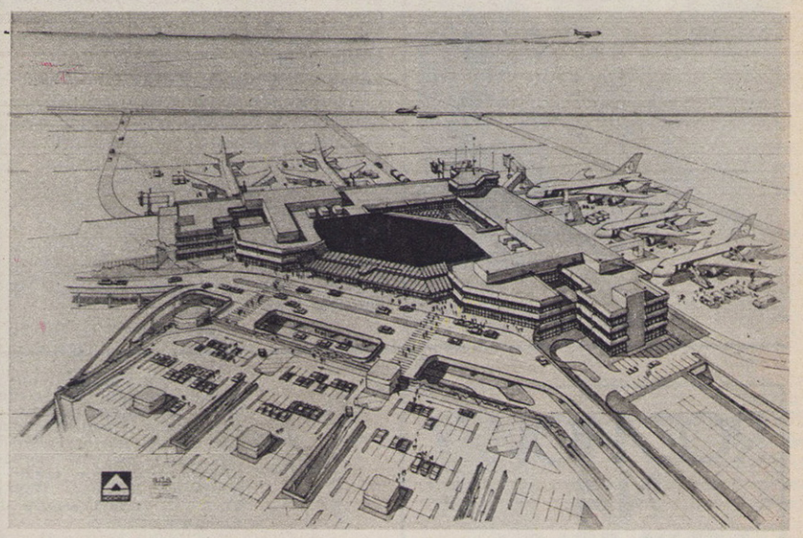
Pieerwszy samolot ATR-72 pojawi się w barwach LOT-u w czerwcu przyszłego roku, a całe zamówienie ma być zrealizowane do 1994.

WIZYTA W LOCIE

Ponad dwie godziny trwała rozmowa specjalnego wysłannika pisma „Newsweek" red. Michaela Marena z przedstawicielami Dyrekcji PLL LOT. Rozmawiano o rozwoju przedsiębiorstwa i dalszych ambitnych planach.

Na zdjęciu: dyr. Jerzy Słowiński z red. Michaelem Marenem.





DZIENNIKARZE na OKĘCIU

•Kilkudziesięciu dziennikarzy reprezentujących agencje informacyjne, prasę, radio i telewizję wzięło udział w konferencji prasowej, zorganizowanej przez przedsiębiorstwo Porty Lotnicze, PLL LOT oraz zachodnioniemiecką firmę budowlaną HOCHTIEF. Tematem była budowa nowego Międzynarodowego Dworca Lotniczego Okęcie II. Dziennikarze zapoznali się z warunkami zawartych umów, projektem wyposażenia dworcowych pomieszczeń, a także z planami, związanymi z budową dwóch obiektów dla PLL LOT — Dworca Towarowego Cargo oraz Wytwórni Posiłków Pokładowych — Catering. Było dużo pytań i wyczerpujących odpowiedzi, a także wspólne zwiedzanie terenu robót.

ŻYCZYMY DALSZEJ AKTYWNOŚCI

W lipcu odbyło się w siedzibie dyrekcji PLL LOT pożegnanie pracowników, odchodzących na emeryturę. Była kawa, herbata, ciasteczka, a nade wszystko serdeczna, niepowtarzalna atmosfera.

Poza głównymi bohaterami tego spotkania byli także przedstawiciele dyrekcji oraz działających w PLL LOT dwóch związków zawodowych, którzy życzyli odchodzącym pracownikom zdrowia, spełnienia pragnień, dalszego aktywnego współdziałania z macierzystym przedsiębiorstwem. Dyrektor naczelny PLL LOT, inż. Jerzy Słowiński w serdecznym przemówieniu podkreślił jak bardzo cenimy sobie wszyscy wieloletni trud, a często i poświęcenie oraz oddanie sprawom LOT-u pracowników odchodzących na emeryturę. „Z ich doświadczeń chcemy i będziemy nadal korzystać dla dobra i dalszego rozwoju Polskich Linii Lotniczych LOT".

Na naszych zdjęciach: przemówienie wygłasza dyrektor LOT-u oraz moment wręczenia dyplomu p. Zofii Błaszczyk z pionu zaopatrzenia.

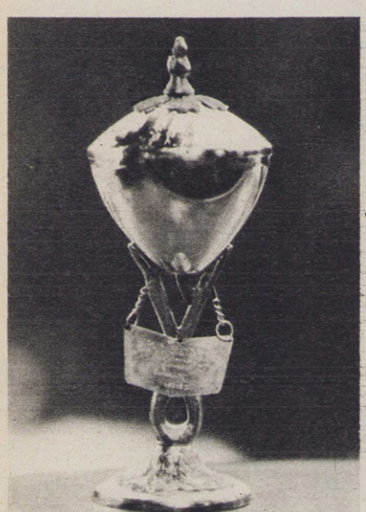
POŻEGNANIE WAKACJI

Choć pogoda tego lata nie zawsze była słoneczna — wakacje udane. Tak mówiły dzieci powracające z naszych ośrodków wypoczynkowych — w górach, nad morzem, na Augustowszczyźnie, w Lanckoronie, Trzemesznie, Międzywodziu, Władysławowie, Ustroniu Morskim, Gołdapi i w Konewce koło Spały. Ogółem akcją letnią objęto ponad dwa tysiące dzieci, podobnie jak w poprzednich latach. Część dzieci przebywała także na zagranicznych wakacjach — w Algierii, NRD i ZSRR, a staraniem LOT-owskiego PTTK 120 dzieci udało się do duńskiego Legolandu. Tak więc akcja letnia była udana, przygód i wrażeń nie brakowało, a staranna opieka zapewniła naszym dzieciom dobry odpoczynek

Na zdjęciach — powrót z wakacji i przed odlotem do Hamburga, skąd pojechały dalej do Legolandu.

GRATULUJEMY!

W podwarszawskim Ursusie odbyły się zawody piłkarskie, które wprawdzie nie zagroziły popularności Mondialu, ale miały licznych kibiców, gorąco dopingujących poszczególne drużyny. W tym właśnie Turnieju o Puchar Przewodniczącego Regionu Mazowsze NSZZ Solidarność, Michała Boniego, wzięła udział również reprezentacja PLL LOT, która zajęła III miejsce. Oto dyplom i zdobyte trofeum.



PISZĄ O NAS

Wielkim atutem LOT-owskich samolotów jest wyśmienita kuchnia (znajomy, który leciał za ocean z Londynu linią British Airways użalał się na marne żywienie pasażerów); oto co nam serwowano na obiad: jako przystawkę kraba i krewetki na plastrach avocado z sosem koktajlowym, główne danie: pieczeń cielęca z czerwoną kapustą, brokułami i ryżem Cajun lub stek wołowy z sosem grzybowym i faszerowanymi ziemniakami; do mięsa — sałatka; następnie taca serów, a na deser — krem czekoladowy plus kawa, herbata. Oczywiście drinki, soki owocowe, napoje orzeźwiające. Obsługa dobra, szczególnie profesjonalna o nazwisku Katarzyna Wspaniała (nomen omen); można by po paniach stewardesach oczekiwać więcej uśmiechu (nie w pełni też potwierdza się obiegowa opinia o urodzie polskich dziewcząt). Odczuwa się brak informacji podczas lotu — załoga bardzo rzadko podaje np. aktualną lokalizację samolotu, czas następnego lądowania czy dane o warunkach atmosferycznych w mieście lądowania."

rog — „Przekrój", 18.3.1990

NIECODZIENNY PASAŻER

Mamy i takich pasażerów. Podróżują naszymi samolotami wraz ze swymi opiekunami, tyle tylko, że w specjalnych, wygodnych klatkach. Wrażeń jest dużo, a powitanie ze swoją panią po przylocie szczególnie serdeczne.

ROZMOWY NA LOTNISKU

Kapitan Jerzy Ziółkowski — człowiek o niezmiernie bogatym życiu, pełnym blasków i cieni, który potrafił pokonać nawet największe przeciwności ogarnięty jedną, największą pasją — lataniem.

— Znaczną część swych życiowych przygód zawarł Pan w swoich dwóch książkach: „Grupa Michał nadaje" oraz „Na lotowskich szlakach".

— Pierwsza opowiada o moich wojennych przygodach, o ewakuacji samolotów we wrześniu 1939, o jenieckiej doli-niedoli w sowieckim obozie, o spadochronowej wyprawie do walczącego kraju, współdziałaniu z postępową, panslawistyczną organizacją konspiracyjną „Unia", o bojowych akcjach.

Druga książka to moja lotnicza, a właściwe LOT-owska przygoda. Najpierw służba w 15 pułku szkoleniowym w Radomiu, potem w samodzielnej eskadrze transportowej w Warszawie i wreszcie skierowanie na kurs pilotów komunikacyjnych. Pilska znajomość z tak znanymi pilotami PLL LOT — Klemensem Długaszewskim i Mieczysławem Witkowskim, z wieloma innymi. I wreszcie wymarzona od wczesnej młodości chwila — zasiadłem za sterami pasażerskiego samolotu. Był to wtedy Li-2, potem w miarę wzbogacania floty PLL LOT latałem na Dc-3, Languedockach, Iłach 12 i 14, aby wreszcie po paroletniej przerwie zasiąść znowu za sterami Convairów, Viscountów i Iłów-18.

— Ta przerwa to nie z Pańskiej winy?

— Oczywiście, że nie. Były to czasy szalejącego stalinizmu i musiałem odejść na parę lat z LOT-u. Ale w 1956 powróciłem, choć mogłem zostać dyrektorem dużego zakładu lotniczego. Latało się wtedy bardzo dużo, po całym świecie. Woziło się ludzi i towary, było wiele przygód, mocnych i zabawnych przeżyć. Ale o tym właśnie piszę w swojej książce.

— Jest to barwna opowieść nie tylko o pańskim lotniczym życiu, ale także kronika LOT-u, jego dynamicznego rozwoju. Wspomina pan tak wiele osób, które na trwałe weszły do historii naszego przedsiębiorstwa.

— Cieszy mnie, że mogłem przekazać i swoje wspomnienia, i właśnie wiedzę o ludziach LOT-u, z których wielu buja gdzieś tam w przestworzach na anielskich skrzydłach. Wielokrotnie zastanawiałem się nad fenomenem LOT-u. Dlaczego właśnie ta firma tak bardzo wiąże z sobą — przecież nie tylko pilotów, ale także ludzi pracujących na ziemi i to niekoniecznie przy samolotach. Na przykład w naszej technice są tacy, którzy już w trzecim czy czwartym pokoleniu pracują w Locie i których — nawet w najtrudniejszych czasach — nie odciągnęły lepsze zarobki czy bardziej atrakcyjne propozycje.

— Właśnie — jak pan to ocenia, co jest przyczyną, że tak ta firma wciąga, że powstaje zjawisko „lotowskiego zauroczenia"?

— Myślę, że właśnie charakter towarzystwa lotniczego, otoczonego aurą szerokich kontaktów ze światem, z samolotami. Na przykład w służbach technicznych wciąga przede wszystkim nowoczesność. Ciągle coś się zmienia, wprowadzane są techniczne nowinki, lotnictwo jest przecież awangardą postępu technicznego. Ci, co pracują na lotniskach, są w ciągłym ruchu, mają do czynienia ciągle z innymi ludźmi, samolotami, uczestniczą w ciągłym działaniu. Wytwarza się ścisła więź pomiędzy ludźmi, poczucie wspólnej odpowiedzialności za to, co się robi, zaufania bez którego nie wyobrażam sobie normalnej pracy w lotnictwie. Jest poczucie wspólnej zależności, wytwarza się też wzajemny szacunek. Powiem krótko — jeśli raz ktoś połknął „lotowskiego bakcyla" — przepadł z kretesem. Nawet w czasie spotkań towarzyskich rozmowy najczęściej dotyczą naszej firmy. Z tego nie sposób się wyzwolić. To przechodzi z ojca na syna czy córkę — dość wymienić takie nazwiska jak Dauksza, Banasiuk, Hendzel, Dąbkowski, także redaktora „LOT Nowin". To piękna tradycja.

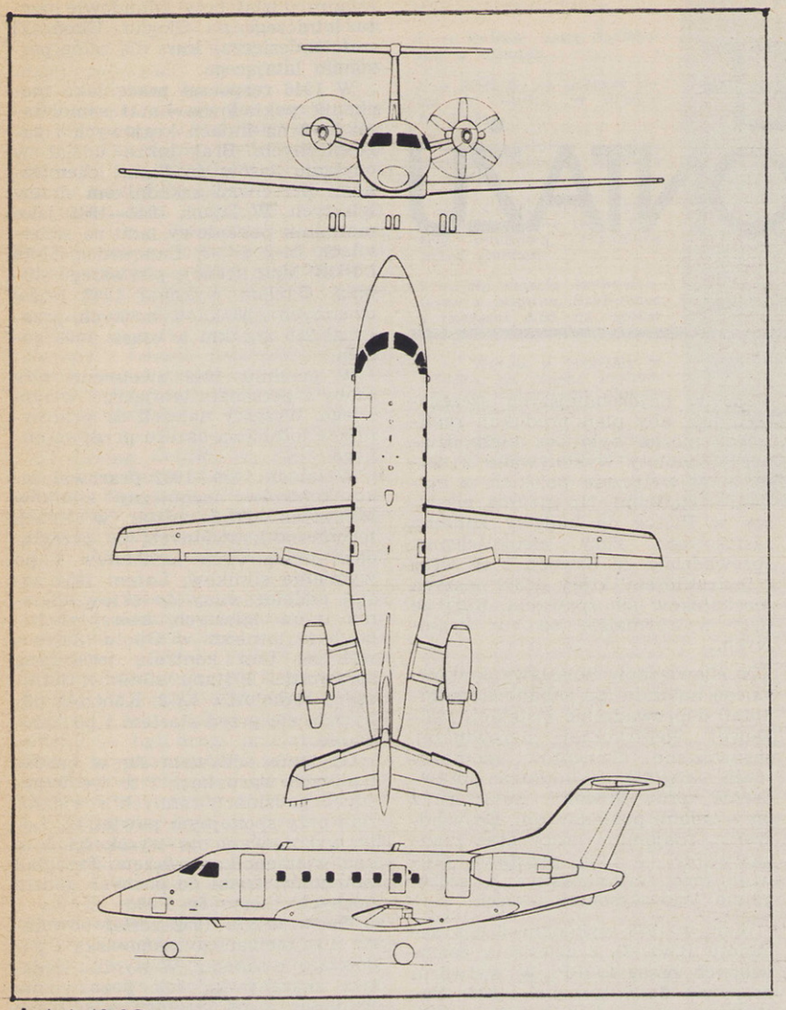
— I jeszcze jedno, jakie cechy powinien posiadać pracownik PLL LOT?

— Obowiązkowość, odpowiedzialność, punktualność, niezawodność. Przed wojną był w Locie taki zwyczaj, że jeśli ktoś sam zgłosił, że coś źle zrobił — nie ponosił konsekwencji. To wytwarzało atmosferę zaufania, wzmagało ambicje. Tu wszystko zależy od wszystkich, drobne zaniedbanie może spowodować nieobliczalne skutki.

I jeszcze jedno — jestem już na emeryturze, ale ciągle żyję problemami naszego przedsiębiorstwa. Tym bardziej, że ono dba — jak mało które — właśnie o nas, dawnych pracowników. Z satysfakcją obserwuję, zwłaszcza w ostatnich latach, dynamiczny rozwój LOT-u. Kiedyś, przed wojną byliśmy w światowej czołówce, np. Amerykanie zawsze najpierw nam dostarczali swoje najnowsze maszyny, wiedzieli, że trafią w dobre, fachowe ręce, cenili sobie opinie naszych techników i pilotów. Dziś wracamy do czołówki, choć jeszcze tyle jest do zrobienia...

Rozmawiał — woy

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 00-697 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 65/79 – LIM Centrum. Telefon: 305 801. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 34(2022) „Skrzydlatej Polski" z dnia 26.08.1990. Zdjęcia: Andrzej Pawliszewski – 4, Sławomir Wojno – 16, Jerzy Woydyłło – 1.



SAMOLOT DYSPOZYCYJNY EMBRAER--FAMA CBA-123

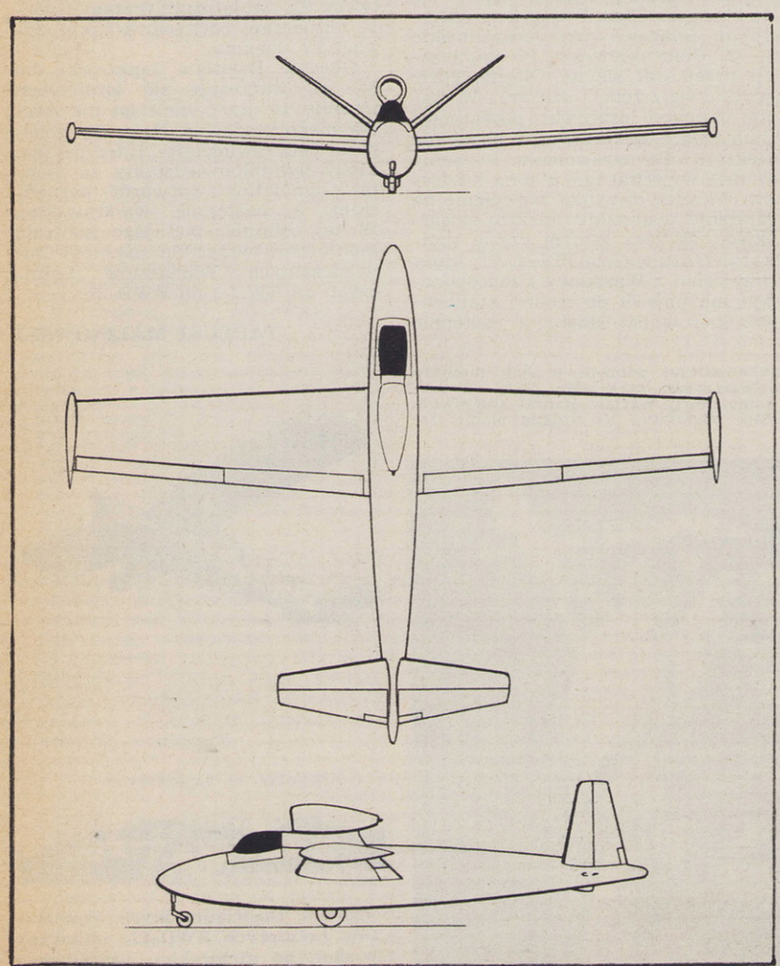
Wytwórnia brazylijska Empresa Brasileira de Aeronautica SA (Embraer) i argentyńska Fabrica Argentina de Materiales Aerospaciales (FAMA) podpisały w 1986 porozumienie w sprawie rozwoju i produkcji samolotu EMB 123 zaproponowanego przez Embraer. Po formalnym połączeniu tych firm zmieniono jego nazwę na CBA-13 (Cooperation Brasil--Argentina). Jest to samolot przeznaczony do regionalnego i dyspozycyjnego transportu. Stanowi skróconą wersję kadłuba samolotu EMB-120 Brasilia i ma mieć 60% wspólnych elementów. Kombinacja superkrytycznego skrzydła, usterzeń w układzie litery T oraz dwóch gondol turbinowych silników wentylatorowych z szablowymi łopatami śmigieł ma zapewnić uzyskanie optymalnej wydajności i prędkości samolotu oraz cichy lot.

CBA-123 jest wolnonośnym metalowym dolnopłatem z kabiną ciśnieniową i napędem pchającym. Kabina mieści 2 pilotów i ewentualnie 1 bserwatora oraz 19 pasażerów. Kabina jest klimatyzowana i ogrzewana. Zdwojone sterowanie. Kadłub o kołowym przekroju poprzecznym i konstrukcji półskorupowej metalowej z przejściami skrzydło — kadłub z kompozytów. Ma z lewej strony w przodzie i w tyle drzwi oraz 7 okien.

Skrzydło o obrysie dwutrapezowym znacznie poszerzone w partii środkowej z dodatnim kombinowanym skosem i wzniosem 3°. Profile: u nasady EA 160316 o względnej grubości 16% i na końcach EA 160313 13%. Klapy trójsegmentowe dwuszczelinowe Fowlera oraz pojedyncze lotki wychylane elektrycznie. Przed wewnętrznymi klapami usytuowano spoilery. Krawędzie natarcia skrzydła i usterzeń wyposażono w pneumatyczne lodochrony. Usterzenia o obrysach trapezowych z dodatnimi skosami oraz ze statecznikami i sterami. Ster wysokości z odciążeniem rogowym. Podwozie wciągane trójpodporowe z przednią golenią. Wszystkie koła — zdwojone. Wciąganie podwozia hydrauliczne. Napęd: dwa silniki Garrett TPF 351-20 o mocy po 969 kW ze śmigłami wentylatorowymi Hartzell o stałej prędkości obrotowej z rewersem ciągu, 6-łopatowe i samonastawne w chorągiewkę. Paliwo w zbiornikach skrzydła i pomocniczych 2612 dm³. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 17,72 m, długość — 17,95 m, wysokość — 5,89 m, pow. skrzydła — 27,2 m², wydłużenie — 11,5, rozstawy: kół — 3,6 m, osi — 7,53 m, średnica śmigieł — 2,59 m, kabina — 6,47 × 2,11 × 1,76 m, objętość pomieszczeń bagażowych — 3,74 m³. **Masy:** bazowa operacyjna — 5640 kg, max. paliwa — 1980, max. ładunku płatnego — 2200 kg, max. startowa — 8500 kg, max. do lądowania — 8350 kg. **Osiągi:** prędkości: max. przelotowa — na wys. 7315 m — 650 km/h, wznoszenia — 13,7 m/s i 3,72 m/s na 1 siln., pułap prakt. — 11 890 m i 7620 m na 1 siln., start na wys. 15 m — 1040 m, lądowanie z 15 m — 1090 m; zasięg z max. prędk. przelotową z rez. pal. i czasem oczekiwania 45 min: z 19 pas. — 1112 km, z max. paliwem — 3206 km.

LAMUS



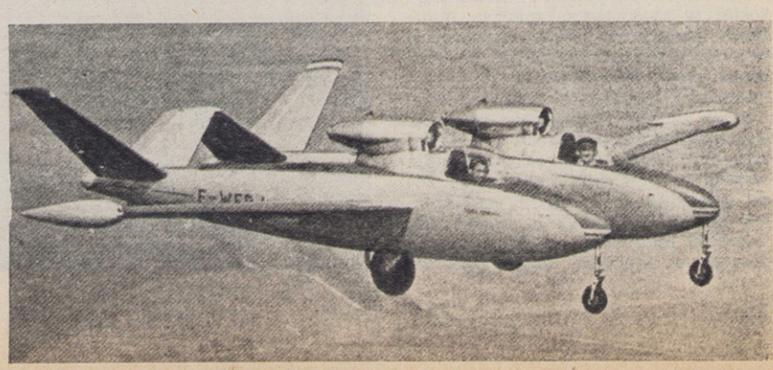
FOUGA C.M. 8R

Na przełomie lat 40. i 50. pojawiło się we Francji wiele typów lekkich samolotów napędzanych niewielkimi silnikami odrzutowymi, dzięki m. in. wytwórni Turboméca, założonej przez Josepha Szydłowskiego, która — mając doświadczenie w dziedzinie turbosprężarek — rozpoczęła wytwarzanie turbin gazowych i silników odrzutowych. Dla wypróbowania pierwszego z tych silników, Turboméca Piméné o ciągu zaledwie 1,08 kN, potrzebna była latająca hamownia. Wybór padł padł na wytwórnię Etablissements Fouga, która produkowała treningowo-akrobacyjne szybowce C.M.8 w dwóch wersjach — 13 i 15 (oznaczenia dotyczyły powierzchni płatów w m²). Do przeróbki skierowano odmianę C.M.8-15 z usterzeniem motylkowym, ale wyposażoną w mniejsze skrzydło z wersji — 13. Silnik Piméné zabudowano na grzbiecie kadłuba, tuż za kabiną pilota. Samolot ten nazwano C.M.8.R-13 Sylphe. Został oblatany 14 lipca 1949, po czym spełnił swoją rolę w badaniu i doprowadzeniu do homologacji silnika Piméné. Jednak doskonałe własności „odrzutowego motoszybowca" Sylphe zaowocowały wprowadzeniem go do produkcji seryjnej i do użytkowania w aeroklubach a także do celów zawodowych.

Nieco później opracowano udoskonaloną wersję Sylphe ze skróconym skrzydłem o powierzchni nośnej 9,8 m², oznaczoną C.M.8.R-9.8 Cyclope I z silnikiem Piméné, a także odmianę C.M.8.R-9.8 Cyclope II z nieco większym silnikiem Turboméca Palas o ciągu 15,7 kN. Samoloty te wyposażone w podwozia jednotorowe, z zespołem przednim wyciąganym w locie były użytkowane jako samoloty sportowo-akrobacyjne. Powstały także wersje C.M.8.R-8.3 Midjet z silnikiem Pałas i jeszcze krótszym skrzydłem oraz najdziwniejsza wersja — C.M.88.R Gemeaux utworzona z dwóch kadłubów samolotów Cyclope I połączonych ze sobą prostokątnym centropłatem i tylną rozpórką. Gemeaux był samolotem dwumiejscowym, napędzanym dwoma silnikami Piméné (2 × 1,07 kN). Następna odmiana, Gemeaux II służyło jako latająca hamownia do badania większego silnika, Turboméca Marboré I o ciągu 2,94 kN, który był zabudowany centralnie nad centropłatem, między kadłubami.

Wszystkie samoloty Fouga C.M.8 R były wolnonośnymi średniopłatami konstrukcji całkowicie drewnianej, wyposażonymi w usterzenia motylkowe. Idea budowania lekkich samolotów odrzutowych miała we Francji wielu zwolenników, także w latach późniejszych. **J. Ś.**

DANE TECHNICZNE Fouga C.M.8.R Sylphe/Cyclope I/Cyclope II/Midjet/Gemeaux. Wymiary: rozpiętość — 13,1/8,8/7,0/10,8 m, długość — 6,7 (wszystkie wersje), pow. nośna — 13/9,8/9,8/8,3/12,6 m². **Masy:** własna — 385/394/410/363/724 kg, całk. w locie — 545/554/570/543/1080 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 252/280/330/347/330 km/h (= 0), 262/300/350/370/350 km/h (H = 4 000 m), wznoszenie — 4,0/4,8/8,0/8,9/5,75 m/s, pułap — 8300/8500/9300/?/9500 m, zasięg — 320/240/300/?/310 km. **Rys.: C.M.8.R-9.8 Cyclope I. Zdjęcie: C.M.88.R Gemeaux I**



SZEF MONTAŻU

Ostatnio odwiedził naszą redakcję Bolesław Jankowski, który w latach międzywojennych pracował jako szef montażu w Wielkopolskiej Wytwórni SAMOLOT w Poznaniu oraz w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie. Obecnie należy do nielicznych już osób, które nie tylko pamiętają tamte lata, ale były współodpowiedzialne za produkcję samolotów.

Bolesława Jankowskiego od najmłodszych lat pociągała technika, a szczególnie praca warsztatowa. W 1918 będąc członkiem harcerskiej drużyny im. Stefana Batorego w Poznaniu rozbrajał Niemców,. Po ukończeniu trzyletniej szkoły rzemieślniczej uzyskał w 1923 dyplom czeladnika. Wkrótce też rozpoczął pracę jako ślusarz-monter w warsztatach 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Pracował przy samolotach typu Farman, Breguet, Bristol, Balilla i Ansaldo. Na tym ostatnim odbył pierwszy lot jako pasażer z pil. Edwardem Hołodyńskim. Lot ten był dla niego wielkim przeżyciem, w wyniku którego postanowił poświęcić się pracy w lotnictwie.

W latach 1925—1926 był zatrudniony jako brygadzista przy montażu samolotów Hanriot H-28 oraz Bartel MB-4 i MB-5 w fabryce Samolotów w Poznaniu. W 1925 w godzinach wieczornych pomagał przy budowie szybowca Mechanik, a w okresie II zawodów szybowcowych na Oksywiu był w grupie technicznej tejże imprezy. W latach 1927—1928 odbywał służbę wojskową w 3 pułku jako mechanik lotniczy. Tam też ukończył kurs obsługi technicznej samolotów. W 1928 powrócił do fabryki SAMOLOT, gdzie nadal pracował jako brygadzista montażu.

Wielkopolska Wytwórnia SAMOLOT założona została przez prezesa Związku Lotników Polskich pil. Czesława Wawrzyniaka. Mimo iż borykała się z trudnościami, to jednak w okresie ponad sześciu lat wyprodukowała blisko 300 samolotów. Kierownictwu udało się skupić wokół wytwórni wyróżniających się konstruktorów i organizatorów, a nade wszystko wartościowy personel produkcyjny. Wytwórnia postawiła sobie za cel, aby przy wytwarzaniu poszczególnych elementów samolotów dominowała nie ich ilość ale jakość wykonania. Tej zasady ściśle przestrzegano. W tym przypadku ważnym elementem były szczególnie kontrole techniczne, które oceniały jakość, czas wykonania, a także zużycie materiału przy czym jakość wykonania należała do najważniejszych i najsurowiej przestrzeganych. Wytwórnia miała kilka wydziałów. Początkowo zatrudniała blisko 100, a pod koniec swej działalności ponad 400 pracowników.

W wytwórni zatrudniony był do 1932, kiedy to w wyniku pożaru została całkowicie zniszczona. Ponieważ jej odbudowa nie była opłacalna, skreślono ją z rejestru.

Przez pewien czas był bez pracy. 1 marca 1933 przyjęto go do Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie, które produkowały samoloty RWD. Zatrudniony został w charakterze mistrza montażu samolotów. M.in. prowadził montaż i przygotowywanie do lotu ośmiu samolotów RWD-9, zamówionych do udziału w Challenge'34. Cztery z tych samolotów zakupiła Czechosłowacja a cztery — Aeroklub RP. Za sprawne przygotowanie wspomnianych samolotów w nagrodę włączono go do grupy technicznej obsługi Challenge'34. Przez trzy tygodnie przebywał na lotnisku etapowym w Algierze. Obsługiwał samoloty polskie RWD i PZL. Za pracę przy montażu w zakładach, przygotowanie samolotów do zawodów oraz obsługę sprzętu na punkcie etapowym Challenge'34 odznaczono go Brązowym Krzyżem Zasługi.

W 1933 osobiście nadzorował i prowadził montaż samolotu RWD-5 bis (SP-AJU), na którym kpt. Stanisław Skarżyński przeleciał Atlantyk Południowy. Pomagali mu w tym dwaj mechanicy, bracia Gałajowie z Łowicza. Samolot okazał się sprawny i niezawodny w czasie przelotu Atlantyckiego. W dowód uznania za przygotowanie samolotu awansowano go na szefa montażu wszystkich samolotów RWD. Kolejnym wyróżnieniem było włączenie go do ekipy technicznej Rajdu Bałtyckiego Aeroklubu Warszawskiego, zorganizowanego w 1938.

Przystępując do pracy w DWL miał Bolesław Jankowski pewne obawy, czy podoła zadaniu, jakie czekało go w zakładach warszawskich. Wkrótce okazało się, że wytwórnia poznańska nie tylko dała mu podstawy praktyki na odpowiedzialnym stanowisku, ale także doświadczenie w montażu i obsłudze samolotów. Początkowo jego praca polegała na kompletnym montażu samolotów prototypowych pod bacznym okiem konstruktorów. Ich uwagi i wskazówki w czasie montażu uzupełniały doświadczenie.

Działalność organizacyjno-produkcyjna DWL w porównaniu do wytwórni poznańskiej była prężniejsza, lepiej zorganizowana, przy czym w krótkim czasie budowano prototypy, oblatywano je, dokonywano poprawek i kierowano do produkcji seryjnej. W wytwórni warszawskiej dominowały: dobry rytm organizacyjny i rywailzacja z Państwowymi Zakładami Lotniczymi. Orgnizację pracy w DWL opracowano w najdrobniejszych szczegółach tak, aby plan produkcji realizować można było bez niespodzianek. Samoloty wykonywano z materiałów wyłącznie polskich, z małymi wyjątkami. Np. po raz pierwszy w Polsce do budowy kadłuba zastosowano rury cienkościenne, sprowadzone ze Szwecji i to wraz z instruktorem, który uczył naszych mechaników ich spawania. Rury te były wytrzymalsze od rur krajowych.

Do obowiązków Bolesława Jankowskiego należało (po zabudowie silnikami) doprowadzenie instalacji paliwowej, elektrycznej, sterowniczej, sprawdzenie elementów montażowych skrzydła — kadłuba, sprawdzenie prawidłowości połączeń z przyrządami pokładowymi. Doświadczenie, znajomość pracy oraz zaangażowanie — była podstawą prawidłowego wykonawstwa a szczególnie jego wysokiej jakości.

M.in. w 1939 wykonano 5 egz. samolotu RWD-21 z dziesięciu zamówionych przez LOPP. W wytwórni pracował do 6 września 1939. Następnego dnia wraz z całą załogą DWL wyruszył w kierunku Lublina. Po rozbiciu transportu powrócił do Warszawy, gdzie zgłosił się do obrony stolicy. Walczył na odcinku ul. Żelazna — Al. Jerozolimskie — pl. Starynkiewicza. Po kapitulacji przedostał się na Okęcie, gdzie spotkał się z żoną i dziećmi.. W czasie okupacji pracował początkowo jako palacz w kotłowni, a następnie elektryk. Po wyzwoleniu Poznania w 1945 wyjechał tam z żoną i dziećmi. Wkrótce otrzymał zezwolenie na założenie warsztatu elektro-ślusarskiego. W tym samym czasie spotkał przedstawiciela PLL LOT, który przyjechał z Warszawy i zaproponował mu powrót do stolicy, stanowisko kierownika startu, a następnie mechanika pokładowego. W czerwcu 1945 powrócił do Warszawy. Brał czynny udział przy odbudowie portu lotniczego na Okęciu. Ukończył sześciomiesięczny kurs dla załóg personelu latającego.

W 1946 rozpoczął pracę jako mechanik pokładowy. Latał samolotami Li-2 na liniach krajowych i zagranicznych. Brał także udział w opylaniu lasów środkami chemicznymi przeciwko szkodnikom drzew iglastych. W latach 1946—1949 jako mechanik pokładowy latał na samolotach Li-2 DC-3, Lanquedoc, Il-14 i Il-18. Miał licencję pierwszego stopnia. Ogółem wykonał 1047 lotów dziennych i 46 lotów nocnych, przeleciał 255 tys. km w czasie 1096 godzin.

W grudniu 1949 zwolniono trzy osoby z personelu latającego, w tym i jego. Wszyscy należeli do pracowników lotnictwa okresu przedwojennego.

W latach 1950—1952 pracował jako kontroler techniczny silników lotniczych. Brał udział w lotach techniczno-kontrolnych, po przeglądach okresowych samolotów i po wymianie silników. Latem 1952 został oddelegowany do ekipy opylania lasów iglastych, której siedzibą było lotnisko w Opolu. Zajmował się tam kontrolą techniczną sprawności i stanu silników lotniczych samolotów Li-2. Kontrola odbywała się przed startem i po lądowaniu.

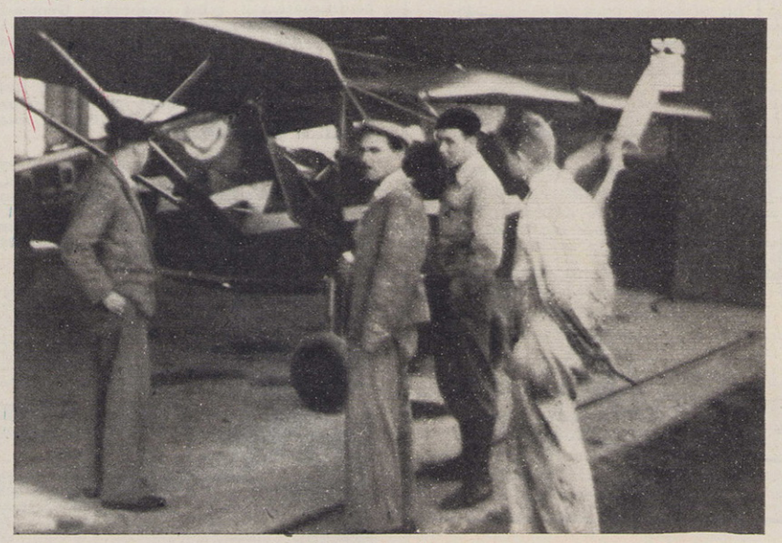
Opylanie odbywało się w bardzo trudnych warunkach i to we wczesnych godzinach rannych i wieczorem przy spokojnym powietrzu. Loty wykonywano na wysokości 5 m nad wierzchołkami drzew. Przegląd samolotów trwał do późnych godzin nocnych, często do 3:00.

We wrześniu 1952 został odwołany z zajmowanego stanowiska i podejrzany o sabotaż. W wyniku śledztwa skazany na rok pozbawienia wolności, a po czterech miesiącach odbycia kary zwolniony i uznany jako nie karany. Od lipca 1953 do czerwca 1982 pracował poza lotnictwem. Za swoją pracę otrzymał wiele odznaczeń, pochwał, a także dyplomów uznania.

Obecnie Bolesław Jankowski ma 85 lat. Interesuje się lotnictwem i żałuje, że przez wiele lat nie mógł dla niego pracować. Najmilej wspomina lata dwudzieste i trzydzieste, kiedy był odpowiedzialny za montaż samolotów wytwórni poznańskiej, a następnie warszawskiej. W tej ostatniej pod jego kontrolą montowano wszystkie samoloty Doświadczalnych Wartszatów Lotniczych od RWD-5 do RWD-23.

TADEUSZ MALINOWSKI

U góry: współczesne zdjęcie Bolesława Jankowskiego; poniżej: w hali montażu Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie (maj 1939); stoją od prawej — Bolesław Jankowski (szef montażu samolotów), Wacław Hański (kierownik montażu DWL) oraz Antoni Cieński (kierownik warsztatu). Na drugim planie: samolot RWD-13



Samolot Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych RWD-13, malowany w kolorze niebieskim, użytkowany przez wytwórnię czekolady E. Wedel

POLSKI ORZEŁ NA BRYTYJSKIM NIEBIE

PLAY SAFE
NORTHERN ELECTRIC

Po raz pierwszy Polacy zostali zaproszeni na Międzynarodowy Festiwal Latawców w miejscowości Washington w Anglii, w którym ponadto uczestniczyli reprezentanci Danii, Francji, Holandii, Japonii, NRD, RFN, Ukrainy, USA, Węgier, Włoch i oczywiście Wielkiej Brytanii. Latawce przedstawiały kolorowe motyle, ptaki, kwiaty o fantastycznych kształtach, smoki i... części anatomiczne człowieka. Wspaniałe latawce tworzyły niepowtarzalne, bajecznie kolorowe widowisko.

Dla nas najważniejsze było czy nasz latawiec wytrzyma napór występujących tam silnych wiatrów. Nasz biały orzeł z koroną na czerwonym tle, z ogonem reklamującym PLL LOT i Pezetel wykonany był z tkanin spadochronowych i wiązany plecionką — linką stylonową, wsparty listwami drewnianymi, wzmocnionymi tkaninami węglowymi i szklanymi. Jak się okazało, wspaniale spełnił nasze założenia i stanowił jedną z atrakcji V Międzynarodowego Festiwalu w Washington (w tym mieście urodził się pierwszy prezydent Stanów Zjednoczonych).

Nazwiska zespołu polskiego, Jerzy Siatkowski i Jerzy J. Kaczorek, były trudne do wymówienia przez Anglików. Prezenter objaśniając tysiącom publiczności co dzieje się na trzech arenach przeznaczonych dla latawców zapowiadał więc, że lata „White Eagle... polish team, George and George". Tak też zostało!

Przez dwa dni wiał wiatr i padał deszcz. Prędkość wiatru — 15—30 m/s nie pozwalała na spuszczenie z oka latawców.

W pierwszym dniu piękne pokazy akrobacji latawcowej zademonstrowały zespoły angielskie i kwartet z Hawajów. Sterowane dwiema linkami — nierzadko o długości 80 metrów — latające skrzydła wykonywały skomplikowane ewolucje zespołowe w takt muzyki — taki powietrzny balet latawcowy.

Podczas festiwalu w kilku ogromnych namiotach grały orkiestry, a swoje prace prezentowali artyści oraz dzieci i młodzież. Prócz tych typowych dla tutejszego folkloru wystaw i pokazów była też japońska ikebana i... handel! Ogromny przemysł produkujący latawce... setki stanowisk z zabawkami, latawcami, gdzie w cenie od jednego funta do czterystu (sic!) można było nabyć latawiec dla każdego. Warto wspomnieć, że tzw. latające skrzydła (żywo przypominające spadochrony wyczynowe) wiązane po sześć, przy wietrze 20—30 m/s spokojnie przenosiły „pilota" o 30—40 metrów.

Głównym celem jednego ze sponsorów, firmy Northern Electric, było pokazanie dzieciom i młodzieży jak zabezpieczać się przed przypadkowymi lądowaniami latawców na drutach sieci elektrycznej. Były więc ogromne ilości kolorowych, pięknie drukowanych materiałów mówiących o bezpieczeństwie latania latawcami. Dzieci i młodzież z dużym zainteresowaniem uczestniczyły w konkursach na najpiękniejszą reklamę bezpiecznego latania latawcami (byliśmy jurorami w takim konkursie).

Mieliśmy zaszczyt gościć władze miasta Sunderland podczas uroczystego składania podpisów przez wszystkich uczestników na gigantycznym latawcu. Szefem festiwalu był Malcolm Goodman, bardzo koleżeński i uczynny. We wszystkich naszych poczynaniach przekazującym wieści od sponsora naszej wyprawy był Józef Sincler-Śliwiński, marynarz legendarnej „Burzy", bohater II wojny światowej, od jej zakończenia mieszkający w Anglii. Dzięki niemu i jego — w Polsce mieszkającej siostrze — mogliśmy brać udział w festiwalu. Dyrekcja PLL LOT i Pezetel także wydatnie pomogły. Podczas naszego pobytu w Anglii opiekował się nami przedstawiciel LOT-u w Londynie Sławomir Rosiński. Wszystkim dziękujemy.

Nasz latawiec pięknie prezentował się na festiwalu — był dobrą, profesjonalną konstrukcją. Po festiwalu razem z Eiji Ohashi poleciał do Japonii.

Pomysł festiwalu — znakomity. Trzeba czynić starania o to, by tegoroczne zawody latawcowe w Lesznie były choć trochę podobne do V Międzynarodowego Festiwalu Latawców w Anglii.

JERZY J. KACZOREK

Na zdjęciach w kolejności: J. Kaczorek i J. Siatkowski — z latawcem polskim, z wizerunkiem orła w koronie ● Włoch Maurizio Angeletti ze swoim latawcem ● Japońskie małżeństwo Ohashi na Festiwalu w Washington ● J. Siatkowski i J. Kaczorek przy latawcu zagranicznym ● Przy tytule: znaczek głównego sponsora — firmy Northern Electric

Zdjęcia: J. Kaczorek i J. Siatkowski

Właściciele sklepów modelarskich! Pasjonaci lotnictwa! Miłośnicy militariów!

Nie musicie już jeździć za granicę po wydawnictwa firmy

squadron/signal publications

Nie musicie wydawać horrendalnych sum na giełdach i bazarach

Już od wrzesnia comfort oficyna wydawnicza jedyny, oficjalny dystrybutor w Polsce książek z serii:

● In Action ● Modern Military Aircraft ● Fighting Colors ● Armor Special ●

poleca pełną gamę wydawnictw znanej amerykańskiej firmy SQUADRON/SIGNAL. Ceny niewiarygodnie niskie. Dla hurtowych odbiorców już od 60 tys. zł. Nie zwlekaj! Skontaktuj się z nami! Czekamy na Ciebie!
Comfort Oficyna Wydawnicza, Warszawa, ul. Hoża 50, tel.: 21-64-01 w. 56.

PERSONEL TECHNICZNY 1939

dokończenie

IV. Eskadry obserwacyjne

43 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. obs. Władysław Dawidek (zm. 4 maja 1988),
szef mechaników plutonu I/43 — st. majster wojsk. (st. sierż.) Władysław Sztul,
szef mechaników plutonu II/43 — mł. majster wojsk. (plut.) Adam Peimel,
szef. adm. eskadry — st. sierż. Kazimierz Stachurski,
mechanicy: sierż. Antoni Banaś, kpr. kpr. Edward Kochan i Marian Kaczorowski.

46 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. pil. Roman Rypsoń (zm. 1951),
szef mechaników — st. majster wojsk. (st. sierż.) Franciszek Ciecholewski,
szef mechaników plutonu I/46 — majster wojsk. (sierż.) Władysław Wis,
szef adm. eskadry — st. sierż. Władysław Klich.

53 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. pil. Józef Kierzkowski,
szef mechaników plutonu I/53 — st. majster wojsk. (st. sierż.) Stanisław Gwary,
szef mechaników plutonu II/53 — st. majster wojsk. (st. sierż.) Bronisław Jankowski,
szef adm. eskadry — sierż. (st. sierż.?) Antoni Gister,
mechanicy: plut. plut. Jan Jagiełło, Kazimierz Skokowski, Józef Frąckowiak, stopnie nieznane: Wacław (Paweł?) Kowalewicz, Edward Szydłowski, Jan Trzeciak, Piotr Borowicz, Kazimierz Suwalski (ur. 19 lutego 1911, zg. w morzu 16 grudnia 1941 jako plut. radiooperator-strzelec w dywizjonie 304), Henryk Choroszewski, Stanisław Bałasz (rusznikarz), Antoni Pietruszka, Stanisław Pisarski, Jerzy Szewczyk, Tadeusz Sporski.

56 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. obs. Marian Sukniewicz (ur. 20 stycznia 1899, zg. jako nawigator w 18 Jednostce Szkolenia Operacyjnego (OTU) 5 września 1941 rozbijając się we mgle),
szef mechaników — st. majster wojsk. (st. sierż.) Franciszek Sieczkowski,
szef. adm. eskadry — sierż. Stefan Walicki,
mechanicy: sierż. sierż. Augustyn Butrym i Józef Szczepański; plut. plut. Witold Gąsiewski, Napoleon Gliński, Antoni Radomski; kpr. Kazimierz Gałecki; stopnie nieznane: Stanisław Wileniec, Edward Tawędź, Wacław Zajkowski, Adam Gardziński, Stefan Dziuba, St. Bochenek, Antoni Kruczek, Józef Rybiński, Wiktor Jabłoński (ur. 15 maja 1941, zginął 15 września 1943 pod Poznaniem w katastrofie spowodowanej awarią silników samolotów ze zrzutami i „cichociemnymi", jako st. sierż. radiooperator-strzelec w 138 dywizjonie specjalnym).

63 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. obs. Jan Haręźlak (zm. 1972),
szef mechaników plutonu II/63 — majster wojsk. (sierż.) Michał Klich,
szef mechaników eskadry i równocześnie szef mechaników plutonu I/63 — st. majster wojsk. (st. sierż.) Antoni Szarzyński,
szef adm. eskadry — st. sierż. Kazimierz (Aleksander?) Majewski,
mechanicy: st. sierż. Stefan Sybilski (ur. 9 czerwca 1902, zm. 20 lutego 1940); plut. W. Złamaniec; kpr. Tadeusz Popowicz (ur. 14 kwietnia 1911, zg. jako sierż. mech. pokładowy w dywizjonie 300 w katastrofie samolotu uszkodzonego 24 czerwca 1944 nad Belgią); stopnie nieznane: Mikołaj Bober, Zygmunt Rymarczak, Kłosiński (rusznikarz), Kłos (?), Bober (?).

66 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. obs. Albert Kubieniec (zm. 1 marca 1966),
szef mechaników plutonu I/66 — st. majster wojsk. (st. sierż.) Walerian Iwanicki,
szef mechaników plutonu II/66 — majster wojsk. (sierż.) Władysław Osuch,
szef adm. eskadry — chor. Antoni Kettner,
mechanicy: stopnie nieznane: Leśniak, Leopold Wilkosz, Franciszek Hadryś.

Od redakcji: Powyższy (10) odcinek wykazu personelu technicznego polskich eskadr w Wojnie Obronnej 1939 jest już ostatni. Wykaz, jeszcze niekompletny, był przez wiele lat pieczołowicie sporządzany przez pana Władysława Dąbrowskiego z Warszawy. Dane dotyczące personelu technicznego zamieszczone w wykazie pochodzą m.in. ze zbiorów dr. Jerzego Pawlaka, za udostępnienie których autor bardzo dziękuje. Wykaz został częściowo uzupełniony i przygotowany do druku przez red. Waldemara Czerniszewskiego. Składając spóźniony o wiele lat hołd często anonimowym żołnierzom naziemnego personelu lotnictwa 1939 prosimy o uzupełnianie wykazu: danymi personalnymi, zwłaszcza imionami, stopniami, datami urodzenia i śmierci. Swój apel autor kieruje zwłaszcza do weteranów II wojny światowej, skupionych w klubach seniorów lotnictwa przy aeroklubach regionalnych. Prosi Czytelników SP także o przesyłanie informacji dotyczących personelu technicznego Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie. Listy prosimy kierować pod adresem: **Władysław Dąbrowski, ul. Syrokomli 7/13 m. 111, 03-335 Warszawa.**

KLUB «ISKRA»

Andrzej Fil — ul. E. Orzeszkowej 15/64, 22-400 Zamość — prosi o rehabilitację kolegi, Dariusza Paducha, którego nazwisko (po otrzymaniu listów dwóch czytelników z CSRF) wpisaliśmy na „czarną listę" (SP 23 i 24/90). Andrzej Fil twierdzi, że od 9 miesięcy prowadzi korespondencję z Dariuszem Paduchem a problemy czytelników z CSRR wynikają — być może — z faktu, iż obecny adres Dariusza brzmi: Smogulecka Wieś, 89-241 Gromadno (poprzedni adres: Laskownica 23, 89-241 Glomadno).

Lech Kubecki — Lublin, tel. grzecznościowy 40-021 w. 465 — poszukuje kontaktu z osobami zainteresowanymi starymi silnikami lotniczymi, które to osoby pomogą mu zidentyfikować 5-cylindrowy, gwiazdowy silnik lotniczy.

Anna Stolarczyk — ul. Reimana 29/4, 58-305 Wałbrzych — ma do odsprzedania ponad 300 modeli samolotów bojowych (kolekcja zmarłego męża).

Dariusz Kędziora — ul. Dworcowa 1/1, 64-200 Wolsztyn — wymieni numery „Skrzydlatej", MM, M, plany, modele samolotów na plany i kalkomanie do modelu Gloster 5avelin F. AW 9/9R, Westland Lynx, P-40E. Wymieni model AH64 Apache (Esci) na inny.

Jacek Chruzik — ul. Komuny Paryskiej 116, 41-219 Sosnowiec — poszukuje kartonowych modeli samolotów MiG-23, MiG-25 oraz plastykowego modelu Su-25(KP). W zamian odstąpi MM, modele Avia S-199(KP), P-51 Mustang, Jak-1, Il-2, LWS Czapla, PZL-37 Łoś (wszystkie 1:72).

Artur Kukuła — ul. Zabłockiego 3, 20-465 Lublin — poszukuje szczegółowych planów Messerschmitta 109 (konstrukcja, uzbrojenie, wyposażenie kabiny, malowanie); publikacji WKiŁ „Samoloty II wojny światowej" (z planami Me-109, Hurrciane, Jak). W zamian oferuje plany innych samolotów, modele (1:48) Oez i Směr, numery „Skrzydlatej" z lat 1984—90.

Krzysztof Ciechanowski — ul. Lipowa 15, 86-300 Grudziądz — poszukuje informacji o współczesnym uzbrojeniu Armii Czerwonej (zdjęcia, opisy, rysunki, czasopisma radzieckie o tematyce wojskowej itp.). W zamian oferuje numery „Skrzydlatej", L + K, TBiU, zeszyty z Biblioteczki Skrzydlatej Polski i inną literaturę lotniczą.

Jarosław Jaworski — ul. Kwiatkowskiego 4/17, 03-984 Warszawa — za modele firm Novo i Směr odda MM z lat 1976—80, modele: Gipsy Moth, Hellcat (oba Novo), MB-200 (KP), PZL-46 Sum (wakuforma 1:48), RWD-8 (1:48). Nawiąże też korespondencję z kolegami z ZSRR i CSRF.

OGŁOSZENIA DROBNE

Modele NOVO: Błonie — Rynek; Skierniewice — Świerczewskiego, Daszyńskiego; Łowicz — Zduńska; Włocławek — Marusika, Szczęśliwa, Piekarska, „Wiślanin" — Keres.

(ogł. 511)

Udostępnie dokumentację amatorskich konstrukcji lotniczo-lotniarskich. **Wrocław 11, skrytka 105.**

(ogł. 76)

OGŁOSZENIA

Mirage

Sklep modelarski MIRAGE oferuje bardzo szeroki asortyment modeli plastykowych i akcesorów modelarskich krajowych i zagranicznych. Pracujemy również w soboty od 7:00 do 15:00. Warszawa, ul. Puławska 43.

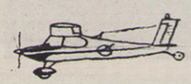
(Ogł. nr 13)

SALON SPRZEDAŻY WYSYŁKOWEJ
POLECA W SZEROKIM WYBORZE

APARATURY RC, AKUMULATORY Ni-Cd
SILNIKI i OSPRZĘT SILNIKOWY
ZESTAWY i GOTOWE MODELE RC
BALSĘ, KLEJE, INNE AKCESORIA

NAPISZ ! ZADZWOŃ ! WYŚLEMY GRATIS KATALOG !

modelex



05-320 MROZY
KILIŃSKIEGO 24
TELEFON 70300

TYLKO W PONIEDZIAŁKI TELEFON :
WARSZAWA 333 446 w GODZ. 19-21

DESIGN

Modelarze kartonowi!!

Wysokiej jakości modele firm: IMITA, DESIGN drukowane na bezdrzewnym kartonie importowanym

DESIGN 1:33 NORTHROP F-5 E samolot myśliwski (9 ark., kalkomania)
cena detaliczna 18.000 zł
W przygotowaniu:
1:33 MIG 29 – samolot myśliwski (15 ark., kalkomania)
cena detaliczna ok. 30.000 zł

IMITA 1:25 MATILDA – czołg (6 ark.) cena detaliczna 8.200 zł
W przygotowaniu:
1:33 MACCHI 202 FOLGORE – samolot myśliwski (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł
1:33 LWS (RWD-14) „CZAPLA" – samolot rozpoznawczy (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł
1:8 HONDA CB 900 F – motocykl (6 ark.)
cena detaliczna ok. 10.000 zł
1:33 FOKKER D XXI – samolot myśliwski (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł
1:33 AVIA – samolot myśliwski (4 ark.)
cena detaliczna ok. 9.000 zł

Sprzedaż wysyłkowa po cenie detalicznej
Możliwa prenumerata modeli
Dla handlowców rabaty

ZAPRASZAMY

DESIGN
HOTEL GRAND p. 112
KRUCZA 28
00-522 WARSZAWA
tel. 29-40-51 w. 112, 213
fax: 29-56-97
tlx: 813814

(Ogł. 128)

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ. Redaktor naczelny: HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego: TADEUSZ MALINOWSKI; zastępca sekretarza redakcji – TERESA SZYMANEK; redaktorzy: JERZY R. KONIECZNY, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA; redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GZYŁO.

Stali współpracownicy: Waldemar Czerniszewski, Bolesław Gaczkowski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Julian Woźniak.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — redaktorzy.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-31 do 9.

Informacji o prenumeracie udzielają Oddziały b. RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz Urzędy Pocztowe. Cena pojedynczego numeru 2000 zł.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 3000 zł za słowo, a większych — 3500 zł za 1 cm². **Ogłoszenie na całej stronie czasopisma kosztuje 1 500 000 zł.** Strona kolorowa wewnątrz numeru jest droższa o 100%. Przy powtórnych ogłoszeniach tej samej treści udzielamy rabatu.

Zamówienia przyjmuje na miejscu redakcja SP w godzinach 10:00–15:00 z wyjątkiem sobót i dni świątecznych, a także listownie po uprzednim wpłaceniu należności na konto: Bogusław J. Witkowski PKO XV O/M Warszawa nr 1658-28525-174-1.

U NAS SZYBCIEJ I TANIEJ NIŻ GDZIE INDZIEJ!

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

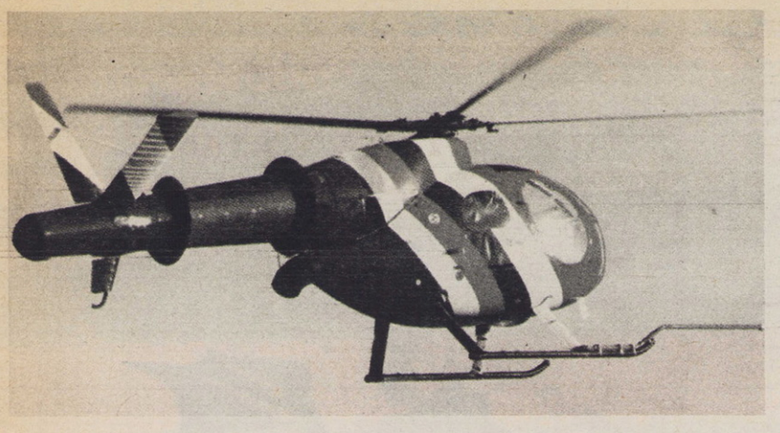
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

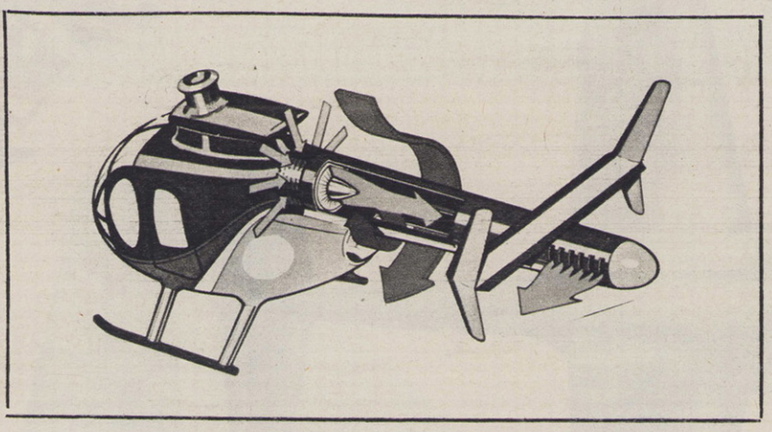
PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Tekstów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Nr zam. 3348.

Podpisano do druku: 1990-08-17.

PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37606X





NOTAR

Od ponad pół wieku podstawowa idea układu większości śmigłowców pozostawała bez zmian: duży wirnik zapewniający przemieszczanie się w pionie i poziomie oraz małe śmigło ogonowe, służące do zrównoważenia momentu obrotowego i sterowania w osi pionowej. McDonnell Douglas, po trwających przeszło 10 lat badaniach i próbach, opracował pierwszą praktycznie użyteczną alternatywę w postaci projektu NOTAR (no-tailrotor), czyli śmigłowca bez śmigła ogonowego.

Termin wprowadzania nowej koncepcji nie mógł być korzystniejszy z punktu widzenia handlowego. Po latach stagnacji w tej dziedzinie nowość wzbudziła ogromne zainteresowanie przede wszystkim producentów śmigłowców. Najlepszą miarą tego zainteresowania są po prostu liczby zamówionych w ciągu ostatnich 12 miesięcy egzemplarzy NOTAR-a. Takiego sukcesu handlowego trudno się było spodziewać w grudniu 1981, kiedy do swego dziewiczego lotu wzniósł się w powietrze pierwszy, jeszcze dość nieforemny, doświadczalny NOTAR. Program badań finansowała częściowo armia USA i realizowano go początkowo na przebudowanym wojskowym śmigłowcu obserwacyjnym typu OH-6A.

Prowadzone testy przysparzały sporo komplikacji, co można było wnosić m.in. ze zmieniającej się w toku prób konfiguracji bardzo potężnej w początkach rury wysięgnika ogonowego. Na pewnym etapie badań zainstalowano na nim np. 2 koliste rozdzielacze aerodynamiczne, w celu uzyskania lepszej kontroli strumienia powietrza, płynącego spod wirnika nośnego. Ułatwiło to wprawdzie prawidłowe utrzymanie śmigłowca w zawisie, utrudniło jednak zarazem jego zdolność szybkiego lotu do przodu. Dopiero długie i mozolne doświadczenia oraz próby na warsztatowym stanowisku badawczym wirnika pozwoliły dojść do bardziej eleganckich w formie rozwiązań. Ale też trzeba przyznać, że inżynierowie i aerodynamicy mieli niezwykle trudne zadanie. Musieli przecież tak opanować bardzo skomplikowany opływ kadłuba przez podwirnikowy strumień powietrza, by doprowadzić do absolutnie bezpiecznego, a zarazem możliwie prostego manewrowania śmigłowcem w każdej sytuacji lotu.

NOTAR funkcjonuje na zasadzie współdziałania strumienia podwirnikowego i powietrza wydmuchiwanego przez dwie długie szczeliny w wysięgniku ogonowym. Ponieważ wydmuch ten następuje tylko z jednej strony kadłuba, opływ powietrza uzyskuje tu zwiększoną energię i na mocno wyoblonym profilu wywołuje swego rodzaju ciąg, a więc siłę nośną, działającą w tym przypadku przeważnie w bok. W zawisie daje to około 60% całej siły potrzebnej do zrównoważenia momentu obrotowego. Resztę dostarcza dysza ze zmiennie ustawianym otworem, umieszczona w końcówce wysięgnika ogonowego. Służy ona zarazem do sterowania śmigłowca w osi pionowej. Zależnie od potrzeb pilot kieruje strumień wydmuchu w lewo lub w prawo — naciska po prostu w kabinie odpowiednio pedały sterowania kierunkiem.

Powietrze potrzebne do wydmuchu przez szczeliny i dyszę dostarcza mała turbina umieszczona w rurze wysięgnika, a dozowanie przepływu regulują przestawne płytki z tworzywa sztucznego. Turbina napędzana jest przez skrócony wał dawnego śmigła ogonowego. Podobnie jak śmigłowce konwencjonalne również NOTAR ma usterzenie ogonowe, wspierające w locie równoważenie momentu obrotowego. Właśnie ono przysporzyło konstruktorom szczególnie dużo trudu w doborze optymalnego rozwiązania. Przebadano ponad 20 różnych projektów, zanim zdecydowano się na zastosowanie usterzenia w kształcie litery H, z ruchomymi płaszczyznami pionowymi.

Poza problemami aerodynamicznymi bardzo istotne było też rozwiązanie konstrukcji samego wysięgnika. Ze względów ciężarowych powinien był mieć możliwie najmniejszą średnicę, przeto jako materiał do jego budowy wchodziły w grę wyłącznie kompozyty o najwyższej wytrzymałości. Mc Donnell Douglas zastosował głównie włókno węglowe, a w partiach wewnętrznych skorupy, gdzie płynie strumień nadmuchu — kewlar. Pomimo tego śmigłowiec MD 530N jest o około 20 kg cięższy od konwencjonalnego MD 530F ze śmigłem ogonowym. Nie umniejsza to jednak przeważających zalet NOTAR-a. Dzięki wyeliminowaniu przełożeń zębatych i wału napędowego śmigła ogonowego znakomicie uprościła się obsługa techniczna oraz konserwacja, co naturalnie rzutuje też pozytywnie na koszty eksploatacji. Obniżył się także znacznie poziom drgań. Przede wszystkim jednak wzrosło bezpieczeństwo użytkowania śmigłowca zarówno w powietrzu, jak na ziemi. Personel naziemny może swobodnie, bez zagrożeń poruszać się w obrębie wysięgnika, a piloci wyzbędą się wreszcie ciągłych obaw o ewentualne uszkodzenie śmigła ogonowego podczas manewrowania w otoczeniu najeżonym przeszkodami.

Dzięki systemowi NOTAR uprościło się wydatnie posługiwanie się śmigłowcem. Znacznie mniej interwencji sterowniczych wymaga na przykład lot w zawisie, wpływ bocznego wiatru stał się niemal niewyczuwalny. Wzrosła natomiast zwrotność — w sekundę można wykonać precyzyjny obrót o ponad 100°. Nawet przy prędkości lotu 55 km/h śmigłowiec może jeszcze w ciągu 4 sekund zawrócić. Podczas pionowego wznoszenia nie trzeba — jak dotąd — trymować w zależności od użytej mocy ciągu.

Obok korzyści operacyjnych NOTAR wykazuje jeszcze jeden ogromny plus: wytwarza mniej hałasu, gdyż turbina w rurze wysięgnika jest dobrze wytłumiona, a wynosząca 2,5 m/s prędkość obrotowa krańców jej łopatek jest i tak mniejsza niż prędkość konwencjonalnego śmigła ogonowego. Kwestia hałaśliwości ma szczególne znaczenie dla śmigłowców cywilnych, operujących nierzadko w gęsto zasiedlonych obszarach. Dlatego do zaoferowania na rynku jako pierwsze wyposażono w system NOTAR małe pięcioosobowe MD 520N i MD 530N, z silnikami turbinowymi Allison o mocy — odpowiednio 317 i 485 kW. Te właśnie modele mają największe wzięcie w zastosowaniach handlowych.

Na podstawie wszechstronnych prób i badań, przeprowadzonych na egzemplarzu doświadczalnym w ciągu 300 h lotu, a także biorąc pod uwagę, że kadłub, wirnik i silnik tych modeli produkowane są już od dawna w długich seriach, McDonnell Douglas jest przekonany, że ostateczne dopuszczenie do publicznego użytkowania śmigłowców NOTAR nastąpi we wrześniu br. i z początkiem 1991 znajdą się one w sprzedaży. Już dzisiaj portfel zamówień obejmuje 120 egzemplarzy obu wspomnianych wersji — MD 520N i 530N, przez co zdolność produkcyjna firmy w zakresie tego modelu została wyczerpana do końca 1993. Ale to dopiero początki, bo dalsze modele z systemem NOTAR są już zaplanowane.

Dla armii USA przedsiębiorstwo, we współpracy z firmą Bell, przygotowuje lekki śmigłowiec bojowy LHX. W dotychczasowej fazie powstawania modelu przeprowadzono doświadczenia z komponentami konstrukcyjnym naturalnej wielkości. w celu poszerzenia bazy danych dotyczących wysięgnika ogonowego. Okazało się, na przykład, że znosi on nieźle ostrzał z broni maszynowej. Oprócz modelu LHX który zresztą musi wpierw stoczyć swój pierwszy bój z konkurentem przygotowywanym przez firmę Boeing/Sikorsky, przewiduje się zastosowanie systemu NOTAR również w nowym, luksusowym modelu cywilnym MDX, który ma być rynkowym szlagierem wytwórni McDonnell Douglas. Sprzedaż serii 275 egzemplarzy tego wielozadaniowego modelu rozpocznie się na przełomie 1993/94. Ponieważ i inne firmy wykazują ogromne zainteresowanie wynalazkiem NOTAR, można z dużym prawdopodobieństwem przewidywać, iż najdalej w drugiej połowie bieżącego dziesięciolecia wejdą do powszechnego użytkowania śmigłowce bez śmigła ogonowego.

Na podstawie „Flug Revue" — TER.
Ilustracje: „Flug Revue"

AERO OFFICE
Ogłoszenia Informacje

● Sprzęt lotniczy ● Usługi ● Praca ● Modelarstwo ● Biblioteka ● Video ● Komputer ● Filatelistyka ● Różne

Już na początku września!

Numer sondażowy — 8 str., form. A5
Cena 2000 + 500 zł przesyłka: 03-912 Warszawa 33, skrytka 87

RÓWNIEŻ U KAMOWA...

Jak się okazuje, radzieckie pracownie konstrukcyjne zajmujące się śmigłowcami, nie dają się zbytnio zaskoczyć wynalazkami Zachodu. Na wystawie Heli-Expo w Dallas, gdzie McDonnell Douglas po raz pierwszy pokazał swój MD 530N, konstruktor Siergiej W. Michejew zaprezentował plany NOTAR-a opracowane w biurze Kamowa. W wyniku radzieckich prac badawczych rozpoczętych podobno już w 1974 i sprawdzonych praktycznymi doświadczeniami w locie na zmodyfikowanym śmigłowcu Ka-26 ma się obecnie przystąpić do rozwinięcia systemu NOTAR w seryjnie budowanych modelach.

Projektowany jest Ka-118, mały, pięcioosobowy śmigłowiec o maksymalnym udźwigu około 2200 kg, odpowiadający francuskiemu Ecureuill. W przeciwieństwie do dotychczasowych modeli Kamowa, które wyróżniały się podwójnymi przeciwbieżnymi wirnikami, teraz ma być zastosowany pojedynczy, czterołopatowy wirnik. Do napędu może być wykorzystany nowy silnik turbinowy Kopczenki TV-0-100 o mocy 537 kW. Według Michejewa, pod uwagę w badaniach będą brane również inne istniejące silniki, gdyż konstrukcja ostatecznie jeszcze nie okrzepła i nie wyklucza się ewentualnego zastosowania dwóch silników. Jako termin pierwszego lotu podano wstępnie rok 1994.

WRZESIEŃ
SEPTEMBER

pon	wto	śro	czw	pią	sob	nie
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
mon	tue	wed	thu	fri	sat	sun

TS–11 ISKRA

- **TS-11 Iskra (nr 1235) pułku myśliwskiego z godłem wprowadzonym w 1986** (widok z lewej strony)
- **TS-11 Iskra 200BR (nr 0823) w malowaniu maskującym** (widok z góry, dołu i prawej strony)
- **Godło pułku myśliwskiego** (u góry)

Tablica barwna: **TOMASZ J. KOWALSKI**